



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماستر أكاديمي في العلوم التجارية تخصص

التجارة و اللوجستيك الأورومتوسطي

تحت عنوان

## سياسة النقل والتنمية المحلية - حالة ولاية مستغانم -

تحت إشراف:

أ. بن حمو عصمت محمد

من إعداد الطالب:

• لعيداني حافظ

لجنة المناقشة

د. قوار الحبيب سعيد: أستاذ مساعد..... رئيسا

د. بن حمو عصمت محمد أستاذ محاضر ..... مؤطرا

د. رمضاني محمد: أستاذ محاضر ..... مناقشا

# الأهداء

أهدي هذا البحث المتواضع إلى :

أبي الذي رسم النور في قلبي منذ الصغر، وجعل لي كل شيء قريب رغم صعوبة الظروف من أجل إرضائي في كل ما هو يناسبني، وإليه يرجع الفضل إلى ما وصلت إليه الآن من العلم، حفظه الله وأطال في عمره.

أمي التي لم تبخل يوماً في تربيته، أشبعتني كل الحنان والحب، وعلمتني معنوياً منذ طفولتي حتى الكبر، وجعلت مني رجلاً صادقاً يطيع الأوامر، حفظك الله وأطال في عمرك يا أمي.

إخواتي وأخواتي كل واحد باسمه

زملائي وأصدقائي بجامعة مستغانم.

إلى الشمعة المضيئة، زوجتي التي شجعتني كثيراً، و سهرت

معني منذ بداية إعداد المذكرة حتى نهايتها.

وإلى ابني العزيز على قلبي.

إليهم جميعاً اهدي ثمرة جهدي وعملي

## شكر

أولاً احمد و اشكر لله الذي أعانني في هذا العمل وأعطاني الشجاعة في المواصلة وإتمام هذا العمل رغم كل العوائق، وأما بعد:

أتقدم بشكري الجزيل إلى:

الأستاذ والمشرف "بن حمو عصمت" على كل النصائح والتوجيهات التي قدمها إلي و الثقة التي أعطاها لي وعلى تواضعه و تفهمه الكبير وأسلوبه العلمي في تعاملها مع الباحث.

وفي الأخير اشكر أعضاء اللجنة على موافقتهم لتقييم هذه المذكرة، كما أتقدم بالشكر إلى كل شخص ساهم في إنجاز وإثراء هذه المذكرة .

# الفهرس

5	مقدمة عامة
<b>الفصل الأول : سياسة النقل</b>	
12	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل
12	المطلب الأول: تعريف النقل وتطوره التاريخي
19	المطلب الثاني: مكونات، أنواع وكثافة النقل
40	المطلب الثالث: الخدمة في النقل
44	المبحث الثاني: سياسة النقل في الجزائر
45	المطلب الأول: سياسة الدولة في مجال النقل البري
57	المطلب الثاني: سياسة الدولة في مجال النقل البحري
58	المطلب الثالث: سياسة الدولة في مجال النقل الجوي
61	المبحث الثالث: تخطيط النقل
61	المطلب الأول: تخطيط النقل (مفاهيم عامة)
68	المطلب الثاني: مراحل تخطيط النقل وأهدافه
69	المطلب الثالث: تخطيط النقل وعلاقته بالطلب وتخطيط المدن
<b>الفصل الثاني : التنمية المحلية</b>	
72	المبحث الأول: ماهية التنمية المحلية
72	المطلب الأول: مفهوم التنمية المحلية
98	المطلب الثاني: مقومات التنمية المحلية
101	المطلب الثالث: أهداف التنمية المحلية
103	المبحث الثاني: ماهية التمويل المحلي
103	المطلب الأول: مفهوم التمويل المحلي
107	المطلب الثاني: مصادر التمويل المحلي
112	المطلب الثالث: مدى حاجة التنمية المحلية للتمويل المحلي
<b>الفصل الثالث : دراسة حالة ولاية مستغانم</b>	
118	المبحث الأول: مؤسسة ميناء مستغانم ودورها في جلب الاستثمار
127	المبحث الثاني: واقع التنمية المحلية بولاية مستغانم
138	المبحث الثالث: دراسة الاستبيان
169	الخاتمة العامة
174	قائمة المراجع

## مقدمة عامة

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني ، حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التنمية ، ولا يمكن تصور نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل ، فهو يقوم بدور أساسي على المستوى الاجتماعي والاقتصادي والعمري لكل دولة من الدول المتقدمة منها والنامية على حد سواء

كما يعتبر مكونا مهما من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني في أي بلد بالنظر لما له من تأثير على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاع الصناعة والتجارة وغيرها من القطاعات الاقتصادية ، حيث أن توفر شبكة حديثة من متكاملة للنقل بوسائله المختلفة (البري الجوي ، البحري) يمثل عاملا مهما 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 بنيات أساسية لهذا القطاع مثل شبكات الطرق ، خطوط سكك حديدية ، المطارات والموانئ .

ما تجدر الإشارة به إلى أن عملية التجديد لا تتم بطريقة عشوائية بل ولتحقيق الأهداف المرجوة منه يجب القيام بدراسات وأبحاث من اجل 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 بشكل عام والتنمية المحلية بشكل خاص .

كما أن هذه الأخيرة أصبحت تحظى باهتمام متزايد في العديد من البلدان إما على مستوى السياسات الاقتصادية لمختلف الدول أو على مستوى البحوث العلمية والأكاديمية ، حيث تقدم التنمية المحلية كبديل

استراتيجي هام لمعالجة الخلل التنموي الذي تعاني منه البلدان النامية بشكل عام ، لاسيما في ظل تغير طبيعة دور الدولة وارتباط التنمية المحلية بشكل أساسي بالعوامل الداخلية ، التي يمكن التحكم فيها إلى حد كبير، أكثر من ارتباطها بالعوامل الخارجية.

و في الواقع هناك عدة منطلقات لهذا التوجه : الحكم الراشد، تحقيق استغلال أفضل للموارد، مراعاة الخصوصيات المحلية ، تحقيق التوازن الجهوي ،... إلخ.

هذا الخلل أصبح يفرض على الدول مراجعة مناهج التنمية المتبعة، القائمة أساسا على المركزية، والتي ظلت فيها المؤسسات المحلية بمختلف أشكالها (اقتصادية ، سياسية، تعليمية، مدنية) مجرد منفذ لسياسات مركزية قد لا تتناسب في أغلب الأحيان والخصوصيات المحلية و تطلعات مختلف المناطق .

والجزائر كغيرها من الدول النامية وجدت نفسها غداة الاستقلال أمام مشاكل التخلف الموروثة عن الحقبة الاستعمارية، و كحل 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 و مستدامة قصد الخروج نهائيا من الأزمات المتعددة الجوانب التي عرفتها ، هذه التنمية لا يمكن تجسيدها إلا بالانطلاق من الجزء إلى الكل ومن القاعدة نحو المركز ، واضعة التنمية المحلية كأساس و منطلق لها تماشيا مع تطوير نظام النقل وجعله جزء 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 لسياساته بشكل يضمن نجاعته في تحقيق الأهداف المسطرة للخطة الاقتصادية الشاملة .

إن لسياسة النقل اثر جد كبير على التنمية المحلية وبالتالي على التنمية الاقتصادية وعليه يمكن طرح

الإشكالية التالية :

## 1- الإشكالية الرئيسية :

" ما مدى تأثير سياسة النقل على التنمية المحلية وبالتالي على التنمية الاقتصادية ؟ "

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

- ما هي البنى التحتية لقطاع النقل في الجزائر ؟
- ما علاقة النقل بالتنمية المحلية ؟
- هل تتوافق سياسة النقل مع أهداف التنمية المحلية في الجزائر ؟
- كيف يمكن لسياسة النقل أن تؤثر على التنمية المحلية في الجزائر ؟

## 2- فرضيات البحث :

- وللإجابة عن هذه التساؤلات يمكن وضع الفرضيات التالية :
- تملك الجزائر المقومات والقدرة التي تمكنها من النهوض بقطاع النقل.
- التنمية المحلية مرهونة بمدى تقدم وتطور وسائل النقل.
- قطاع النقل والتنمية المحلية قطاعان منفصلان تماما عن بعضهما.
- يمكن لسياسة النقل التأثير على التنمية المحلية عن طريق التأثير على النشاطات والقطاعات الاقتصادية المحلية.

## 3- أهمية الدراسة :

يكتسي الموضوع أهمية بالغة وهذا نظرا لمعالجته جانبيين مهمين في الاقتصاد الوطني بحيث تناول جانب قطاع النقل والذي أثبتت الدراسات مدى أهميته في بناء بنية تحتية قوية يمكن الاعتماد عليها كحجر أساس لاقتصاد وطني صلب ، بالموازاة مع موضوع التنمية المحلية والتي تعتبر النواة المركزية للتنمية الاقتصادية ، كما تكمن أهمية الموضوع في إبراز الآثار الايجابية التي يمكن أن تخلفها سياسة النقل المنتهجة على التنمية المحلية وبالتالي على التنمية الاقتصادية .

#### 4- أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية سياسة النقل والآثار المترتبة عنها على القطاعات الاقتصادية الأخرى على المستوى المحلي ( التنمية المحلية ) خاصة والمستوى الوطني (التنمية الاقتصادية ) عامة ،وبعبارة أخرى تهدف دراستنا إلى :

- \_ التعرف على الإطار النظري لكل من قطاع النقل والتنمية المحلية.
  - \_ الإمكانيات المتاحة لقطاع النقل وأفاق تطويره.
  - \_ إبراز دورها الاستراتيجي في دعم الخطط التنموية الاقتصادية للدولة.
  - \_ الوصول إلى الإجابة على التساؤل المطروح والمتمثل في مدى تأثير سياسة النقل على التنمية المحلية.
- كما تهدف الدراسة إلى إثراء الرصيد العلمي الشخصي وللطلبة وفتح آفاق جديدة للبحث من تركز على نتائج هذه الدراسة .

#### 5- أسباب اختيار الموضوع :

- في ما يتعلق بأسباب اختيار الموضوع يمكن ان نوجزها في مايلي :
- قلة الدراسات حول العلاقة الموجودة ما بين قطاع النقل والتنمية المحلية وان لم نقل انعدامها.
  - تزايد الاهتمام بموضوع النقل والتنمية المحلية باعتبارهما الحجر الأساس لبناء اقتصاد وطني قوي.
  - كون قطاع النقل مطلب أساسي في التنمية،ولا يمكن لأي بلد القيام بالتنمية بمعزل عن هذا القطاع.
  - ارتباط موضوع الدراسة بالتخصص "لوجستيك النقل"

#### 6- صعوبات الدراسة :

- أثناء القيام بإعداد هذه المذكرة واجهتنا عدة صعوبات يمكن تلخيصها في ما يلي:
- قلة وانعدام الدراسات والرسائل الجامعية المتعلقة بمضمون الإشكالية.
  - ندرة الكتب المتعلقة بأثر سياسة النقل على التنمية المحلية سواء بالجامعة أو خارجها.

- صعوبة الحصول على المعلومات من الإدارات والمؤسسات العمومية.

## 7- منهجية الدراسة :

في إطار انجاز هذا العمل اعتمدنا على المنهج الوصفي للتعرف على مضمون ومحتوى كل قطاع (النقل والتنمية المحلية) من الناحية النظرية لغرض دراسة كل الظواهر والعوامل التي أثرت في معطيات الموضوع وفرضياته، ففي الجانب النظري تم الاطلاع على المادة العلمية المتوفرة والمتكونة من الكتب والمجالات العلمية والملتقيات والتقارير وغيرها، أما في الجانب التطبيقي الذي يتعلق بالدراسة التحليلية للحالة تم الاعتماد فيه بدرجة كبيرة على المعلومات الإحصائية من قبل الهيئات المعنية ومصادر أخرى، ونظرا لعدم كفاية هذه المعلومات حاول الباحث استدراك النقائص الهامة لمعالجة البحث عن طريق استمارة الاستبيان بالاعتماد على المنهج التحليلي .

## 8- تقسيم البحث :

تناولت الدراسة ثلاثة فصول، اثنان منها ذو طابع نظري، والثالث هو دراسة تطبيقية لحالة مدينة مستغانم، بحيث قمنا بتقديم الإطار النظري لكل من قطاع النقل ودراسة كل الجوانب المتعلقة به المؤثرة عليه، بعدها قمنا بدراسة قطاع التنمية المحلية من حيث التعاريف والمقومات وتحليل مصادر تمويلها المحلية، أما في الجانب التطبيقي والذي هو صلب الموضوع استهلناه بدراسة ميناء مستغانم ودوره في جلب الاستثمارات الأجنبية ثم حاولنا معرفة مدى تأثير سياسة النقل المتبعة على التنمية المحلية في الولاية .

وفي نهاية الدراسة قمنا باستخلاص النقاط الأساسية التي هي مصدر الإجابة عن الإشكالية الرئيسية، كذلك قمنا بوضع التوصيات اللازمة التي من شأنها تطوير قطاع النقل لعله يأتي بنتائج مثمرة على التنمية المحلية وبالتالي على الاقتصاد الوطني وهذا من شأنه ان يساعد الجزائر على اللحاق بالدول المتطورة في المجالين.

كما يبقى النقاش مفتوحا للاستثمار فيه أكثر في دراسات أخرى .

## 9- دراسات أخرى : من بين الدراسات التي أنجزت حول قطاع النقل نجد :

- الدراسة التي قام بها الباحث عز الدين مداني بالمدرسة العليا للأساتذة بوزريعة في أطروحة الدكتوراه لسنة

2013 بعنوان: " اثر سياسات تطوير قطاع النقل البري على التنمية المستدامة "

والتي عالج فيها البحث الإشكالية التالية :

" هل لسياسات تطوير قطاع النقل البري في شمال افريقيا اثر ايجابي أو سلبي على التنمية المستدامة

؟ وهل للسياسات المستقبلية دور في الحد من مشاكل النقل؟"

- الدراسة التي قام بها الباحث شيتز علال بجامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير سنة 2015 في

أطروحة نيل الماجستير بعنوان: " دور قطاع النقل في تحقيق التنمية السياحية . حالة الجزائر. "

والتي عالج فيها البحث الإشكالية التالية : " مامدى مساهمة وسائل النقل والبني التحتية في تفعيل حركة

السياحة وتنميتها في الجزائر "

- الدراسة التي قام بها الباحث مسعودة بوزيدي بجامعة سطيف ، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير سنة

2010 في أطروحة نيل الماجستير بعنوان:

" سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة "

والتي عالج فيها البحث الإشكالية التالية : " هل لسياسات النقل الحضري أثر على التنمية المستدامة "

أما بخصوص التنمية المحلية، فنجد ان العديد من الباحثين تناولوا التنمية بصفة عامة، ومن بين هذه الدراسات:

- الدراسة التي قام بها الباحث محند واعمر علي زيان بجامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير سنة

2001 في أطروحة الدكتوراه بعنوان:

**"Les finances publiques locales , analyse et perspectives dans une**

**économie en transition Cas de l'Algérie "**

### مقدمة الفصل

شهد قطاع النقل هو الآخر تطورا عبر الزمن وسجل فيه التاريخ أهم الأحداث التي لم تغير من مفهومه وإنما غيرت من وسائله وهياكله وفق أحدث التكنولوجيات السائدة في زمانها، والتي يسرت الحركة للإنسان بعد إن كان يعتمد من قبل فقط على طاقته الذاتية.

ويعد النقل اليوم من أهم المؤشرات التي يتم الحكم بها على مدى تقدم البلد أو تخلفه نظرا لما يؤمنه من حركة وفعالية للاقتصاد والمجتمع، وفي هذا الإطار يعبر كل من الاقتصادي الكبير ألفريد مارشال بقوله: " إن ابرز عامل في العصر الحديث هو أن الثروة ليست في الإنتاج وإنما في النقل " <sup>1</sup> ويقول كيبلينغ " إن النقل هو الحضارة" <sup>2</sup>

وفي إطار تركيزنا على قطاع النقل الذي له إيجابياته اتجاه التنمية الاقتصادية والمجتمع، 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

. تخطيط النقل

### مفاهيم عامة حول النقل

### المبحث الأول :

تم الاهتمام في هذا المبحث العديد من الجوانب التي تندرج ضمن المفاهيم العامة للنقل، تمثلت في كل من تقديم تعريف النقل وتطوره التاريخي، أنواع النقل ومكوناته، الخدمة بشكل عام والخدمة في ميدان النقل بشكل خاص

### تعريف النقل وتطوره التاريخي

### المطلب الأول :

يعتبر النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد الذي يسعى دوما لإدراجها في أولويات اهتماماته وذلك لإشباع حاجته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية، وبدا هذا المفهوم يظهر في حياة الإنسان منذ إن اتسمت بالترحال والاستقرار، وذلك نتيجة الحركة والسكون التي يعرفها ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل.

### 1- تعريف النقل :

يعني النقل ببساطة عملية الانتقال من مكان إلى آخر، وهنالك عدة تعاريف من بينها تعريف شيري الذي عرفه على انه: "وسائط مهمتها نقل الأشخاص والبضائع على شبكة الطرقات " <sup>1</sup> كما عرفه الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير هانز ادلر بأنه : "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكن ببعضها " <sup>2</sup> ، في حين عرفه الاقتصادي الإنجليزي جي ام تومسن بأنه "على الأغلب خدمة وسيطة ووسيلة إلى هدف دون أن تكون هدفا بذاتها ويكون الهدف المقصود تغييرا في الموقع سواء بالنسبة للناس أو السلع".

1- محمود جواد عباس شبيب، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة " آداب الكوفة " العممية المحكمة، العدد السادس، 2010، ص 1.

## الفصل الأول

## سياسة النقل

وفي تعاريف أخرى يعني النقل: " زيادة المنافع عن طريق حمل الأفراد والمتاع والسلع والمعارف والتقنيات ورؤوس الأموال من موضع إلى موضع آخر، باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة، وفق اقصر الطرق وأيسرها وقل تكلفة، و في أقل وقت ممكن ".<sup>1</sup>

و هناك من يعرفه بأنه: "نشاط متعلق بوظائف الإنتاج".<sup>1</sup> أو أنه: "وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص و البضائع".<sup>2</sup>

أما في تعريف القانون الجزائري للنقل فعرف حسب المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 مايو سنة 1988 بأنه: " يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي\* أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها".<sup>3</sup>

و بناءا عن غزارة التعاريف المتنوعة التي أطلقت على النقل يمكننا وضع تعريفا له بمفهومنا الخاص بأنه يتمثل في: " نشاط خدمي يعبر عن حركة الأشخاص و البضائع و غيرها من المنقولات عن طريق مركبة مهما كان نوعها (سيارة، طائرة، باخرة...)، بحيث تتوقف حركتها على مدى ملامتها للوسط الذي تسلكه (بري، جوي، بحري)، بهدف خلق منفعة في المكان و الزمان"

1- Frybourg, Michel. L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986. p 11.

2- Ziv, Jean Claude et Napoléon, Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981. p 1.

3- المجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988، ص 785.

\* يقصد بالشخصية المعنوية مجموعة من الأشخاص أو الأموال ترصد لتحقيق مصالح وأهداف يعجز الفرد عن تحقيقها، ويصبح هذا الشخص القانوني أو المعنوي يتمتع بأهلية تسمح له من اكتساب وتحمل الالتزامات، وتنقسم الشخصية المعنوية إلى قسمين: الشخصية المعنوية الخاصة التي تخضع لأحكام وقواعد القانون الخاص، الشخصية المعنوية العامة التي تخضع للقانون العام.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

### 2- التطور التاريخي للنقل:

تعد وسائل النقل البري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان منذ بداية الحياة على سطح الأرض وكان هو الوسيلة الأولى في ذلك من خلال اعتماده على قدرته العضلية من مكان لآخر، ناقلا حمولته إما على ظهره أو كتفه أو على رأسه، وبعدها اعتمد في تنقله على استخدام الحيوانات راكبا أو حاملا حمولته على ظهورها مباشرة إلى أن اكتشف جر الحمولة على الأرض التي سهلت عليه عملية النقل آنذاك، واحتار بعض فصائل الحيوانات وروضها لخدمته في ذلك.<sup>1</sup>

ومنذ عام 300 قبل الميلاد استعمل سكان بابل القدماء عربات نقل بأربع عجلات، وانشأ الرومان في الفترة 360 قبل الميلاد شبكة طرق إمبراطورياتهم ببعضها مستخدمين الصخور في فرشها وعجائن جيرية تعمل على تماسك الحجارة، ووضعوا 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 ترساغوت وتلفورد ومكادم 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>2</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 الاتونوكلاسي المحرك الانفجاري عام 1874

1- حسام سليمان عيد، الجامعة الإسلامية غزة، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: <http://site.iugaza.edu.ps/heid/files/chapter-52.pdf>. p136

2- وليام، و.هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التنير، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999، ص 21

وبحلول عام 1885 تم تصنيع السيارة وعرضها في السوق بعد أن قام الألمانيان دايملي وبنز من تصميم أول مركبة في العالم.<sup>1</sup> وتم استخدام الإطارات الهوائية عام 1888.<sup>2</sup> وبعد ذلك بسنتين أي سنة 1890 أسس المهندس الفرنسيان رينيه بنهارد واميل ليفاسور أول مصنع للسيارات في فرنسا في عام 1890 وفي الفترة الممتدة ما بين 1870 و 1898 طور المحرك إلى محرك يسير بالبنزين، ومع ازدياد استخدام السيارة زاد التطوير في جميع أجزائها الأخرى كالكوابح والإطارات والإضاءة وغيرها، ومع حلول عام 1928 التفت المصممون إلى الاستفادة من المحرك الانفجاري لاختراع آلات ومعدات تفيد في مجال الزراعة، وبدؤوا في إنتاج الجرار الزراعي بمحرك الديزل بعد إجراء تجارب عديدة.

وفي عصر النقل بالسكك الحديدية الذي يعد احد الثورات الشهيرة في مجال النقل والذي كانت بدايته في النصف الأول من القرن التاسع عشر حيث كانت الريادة فيه للبريطانيين عام 1825، ثم الولايات المتحدة الأمريكية عام 1831، وبعد ذلك تبعتها بلجيكا سنة 1935، وبعدها فرنسا عام 1941.<sup>3</sup>

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

1- محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985، ص 24.

2- ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2009، 189.

3- حسام سليمان عيد، مرجع سبق ذكره، ص ص، 152-153.

وفي عام 1803 نجح البريطاني ريتشارد تريفيثيك في تصميم قاطرة بخارية تجر عربات، وفي عام 1804 سارت أول قاطرة بخارية على سكة حديدية بطول 15 كلم وكانت القضبان الحديدية لهذه السكة من الفولت، ويعتبر البريطاني جورج ستيفنسون أبو السكك الحديدية في العالم من خلال تصميمه لقاطرة بخارية تحمل اسم لوكمترول سنة 1814، وبعد سنة 1820 اخذ 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، وادخل ستيفنسون عام 1930 تعديلا وتطويرا على قاطرته الجديدة سماها روكي والتي تعتبر المولد الحقيقي للسكك الحديدية وسارت بين مدينة مانشستر وميناء ليفربول.

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

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

## الفصل الأول

## سياسة النقل

وفي بداية القرن العشرين وتحديدًا في سنة 1900 تم افتتاح أول ميترو في فرنسا (باريس) وبعدها بسنة ظهر أول قطار معلق على سكة واحدة في ألمانيا إلا أن الفشل كان حليفه، أما في سنة 1903 انتشر استعمال الجر الكهربائي في جر القاطرات خاصة في ألمانيا بسرعة 210 كم/سا، كما ظهرت لأول مرة قاطرات الديزل في سنة 1912.

أما فيما 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 بنسلفنيا 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<sup>1</sup> 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 والضحخ 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 عام 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 إن 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، وتراوح قوة تلك السفن ما بين 1000 و5000 حصان، وطولها ما بين 36م و63 م وعرضها بين 6م و18 م، وتزيح ما عمقه 2,5 م من الماء.

## الفصل الأول

## سياسة النقل

أما بخصوص النقل الجوي فمذ القدم والإنسان يتطلع إلى التحليق كالطيور ولكن في البدء كانت النتائج مأساوية حتى القرن العشرين، ففي سنة 1900 نجح العالم الألماني زبلن في إنشاء سفينة هوائية وإقلاعها بشكل صاروخي مصنوعة من الالمنيوم وذات طول 128م وكانت مزودة بـ 16 كيسا من الهواء مملوء بغاز الهيدروجين (أخف من الهواء) وتسير بمحركين قوة كل منهما 16 حصانا من نوع دلمر واستطاعت هذه السفينة والتي تزن 09 طن من الإقلاع والوصول إلى سرعة 32 كم / سا، وتم استخدامها في مهام الاستطلاع والقصف الجوي فوق الجزر الانجليزية خلال الحرب العالمية الأولى، وكانت ألمانيا السبابة في صنع السفن الهوائية ثم تبعها إنجلترا ثم الولايات المتحدة الأمريكية غير انه 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 بالبنزين، وتم استعمال الطائرات في الحرب العالمية الأولى للاستطلاع والهجوم بالقنابل على مواقع العدو وطور آنذاك جسم الطائرة وشكلها وكان أهم تقدم تصميم محرك خفيف الوزن يعتمد عليه.

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

وفي عام 1940 أصبح من الممكن إنشاء خدمات طيران تجارية مربحة ومأمونة نتيجة التقدم في تطوير محركات الطائرات والاتصال اللاسلكي ووسائل الملاحة الالكترونية، وتعد طائرة دي سي 3 ذات المحركين والتي تتسع لـ 11 راكبا و 03 ملاحين وسرعة تبلغ 290 كم/ سا مثلا على ذلك.

## الفصل الأول

## سياسة النقل

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 المدارج في قدرة الطائرة على الهبوط بسلام.

ومع اختراع المحرك النفاث أصبح من الممكن تصنيع طائرات تنقل 500 شخص كطائرة البوينغ 848 وطائرة ال دي 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 - الانجليزية في صنع طائرة الكونكورد التي استعملت في النقل التجاري الجوي، ونجحت الروس في صنع طائرة طوبوليف إلا انه 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.

### 3- 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:

## الفصل الأول

## سياسة النقل

أ. وسيلة النقل: عرفت وسائل النقل تطورا ملحوظا بمسايرة التطور التكنولوجي عبر الزمن، وتنوعت بتنوع أوسطها وعرفت بأنها: "تلك المركبة المستعملة في نقل الأشخاص أو البضائع أو كلايهما"<sup>1</sup>. كما وضع لها تعريف آخر على أنها: "جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع، يتميز بسرعته 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.

-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 باعتباره العامل الذي تتوقف عليه حركة وسيلة النقل والمحدد الرئيسي في تحديد اتجاهاتها، وينقسم الطريق إلى قسمين طريق طبيعي وطريق 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.

1- ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني المرفق بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1996، ص 36.

2- 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، ص 69.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

بينما يتمثل الطريق الصناعي في كل الطرق التي وضعتها يد الإنسان على سطح الأرض، بحيث تتطلب هذه الطرق في إنشائها استثمارات ضخمة مع بقائها في حاجة دائمة إلى صيانة ويتأثر انجازها 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 وجليية حسب الإرشادات الدولية، وتكمن وظيفتها في ربط الدول المجاورة ببعضها البعض.

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

**الطرق الولائية:** ويطلق 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 أشكالاً أخرى هي:

1- نجلاء غراي حرم ميلي، النقل شبه حضري بولاية عنابة، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2009، ص 54. (بتصرف).

## سياسة النقل

## الفصل الأول

- **الطريق السريع:** لا يوجد تعريف للطريق السريع متفق عليه، فمفهوم الطريق 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 الرئيسة الكبرى، غير أن استخدام اللفظ عند الإنجليز قد يختلف قليلا عن نظيره الأمريكي بحيث يعني تحديداً كل طريق رئيسي متاح الاستخدام للجمهور، وفي وجود مجموعة من الطرق المتداخلة والمرتبطة بعضها 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 منعه على بعض المستعملين والمركبات، ويشمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسط طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي".<sup>2</sup>

- **الطريق السيار:** وهو الآخر الذي عرفه القانون الجزائري بأنه: "طريق أعد 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 أي ملك متاحم، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي

اتجاه وحيد يفصل بينها شريط وسطي غير مخصص للمرور".<sup>3</sup>

1- الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، دون سنة نشر، ص6.

2- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، 07 شعبان عام 1430 هـ الموافق لـ 29 يوليو سنة 2009، ص 4.

3- المرجع السابق نفسه، ص5.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

- الطرق الحديدية (السكك الحديدية): تعود التطورات التي طرأت على 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 حالياً متوسط وزنه 50 كيلو غرام وهو ما زاد الأمر كلفة. كما يوجد اختلاف في أنواع الخطوط الحديدية المستخدمة بالعالم من حيث المقاييس، أي 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>1</sup>

- السكة الضيقة: ويبلغ اتساع قضبانها 1.06 مترا.

- السكة العادية: ويبلغ اتساع قضبانها 1.43 مترا.

- السكة العريضة: ويبلغ اتساع قضبانها 1.6 مترا.

ومن المساوئ التي تترتب عن اختلاف المقاييس بين الدول عدم الاتصال بين شبكاتها الحديدية مما يؤدي إلى تشكل عائق يعمل على الحد من توسع حركة النقل السككي. كما ينعكس عن ذلك زيادة تكاليف النقل نتيجة إعادة التفريغ 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 الإرشادية.

- إقامة الجسور والإنفاق عند التقاطعات ومداخل المدن تجنباً للازدحام.

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

**المحطات:** وتمثل في كل من المحطات البرية للنقل بالسيارات والموانئ والمطارات.

1- حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009، ص 80.

## الفصل الأول

## سياسة النقل

**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>

**الموانئ:** تعد الموانئ العامل الرئيسي في القيام بعملية النقل البحري والأداة الرئيسية التي تؤثر في العلاقات التبادلية

للتجارة الخارجية بين الدول، وتعتبر عملية إنشاء الموانئ من المشاريع الضخمة التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة

ووسائل تقنية متطورة ولا يمكن إنشاء ميناء إلا إذا كانت الظروف الطبيعية مهيأة لذلك.

وتم تعريف الموانئ في القانون الدولي من خلال معاهدة جنيف في 09 ديسمبر 1923 بأنه "تعد الموانئ البحرية تلك

الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية التي تستخدم في التجارة الخارجية"<sup>2</sup> بينما عرف الميناء في القانون

البحري الجزائري حسب 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 الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها إلى عدة أنواع كما أنه لا ينفي تخصصها في

جانبا ما القيا م بوظائف أخرى، ومن بين الأنواع نجد:<sup>4</sup>

**الموانئ التجارية:** وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين، وتستند إليها مهمة تقديم خدمات

التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومنه تلجأ إليها السفن لعمليات الشحن والتفريغ للبضائع ونقل

الركاب وتزويدها بحاجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

- 1- زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار اليمامة للنشر والتوزيع، لبنان، 2004، ص 288.
- 2- 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، ص 86.
- 3- المرجع نفسه.
- 4- بالاعتماد على كل من:
  - محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة (مصر)، 2011، ص 98.
  - سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2002-2003، ص 41.

## الفصل الأول

## سياسة النقل

**موانئ النفط:** وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب البترول من حقول اكتشافه أو مصانع تكريره إلى الأرصفة

كما قد 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 ومستعمليها وتشبه حاجة الطائرة للمطار حاجة القطار للسكة الحديدية أو حاجة السفن للموانئ.

ويعرّف المطار: "بأنه منطقة هبوط تستخدمها الطائرات بانتظار لتحميل المسافرين وبضائع الشحن أو

لإنزالهم".<sup>2</sup>

1- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية "دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL"، أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 85.

2- اللوائح التنظيمية للنقل "الطيران المدني"، دائرة النقل "أبو ضي"، الإصدار الأول، سبتمبر 2007، ص 1.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

غير أن هذا التعريف لا يحدد طبيعة المنطقة الممثلة للمطار، ولذلك يمكن تعريفه كذلك بأنه: "مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة كليا أو جزئيا لوصول ومغادرة تحرك الطائرات".<sup>1</sup>

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

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

**أنواع النقل وكثافته في مناطق مختلفة بالعالم:**

**1-أنواع النقل:** يمكننا معالجة أنواع النقل من جانبين، حيث نوضح في الجانب الأول الأنواع الرئيسية للنقل أما

بالنسبة للجانب الثاني نعمل على توضيح أنواع النقل الأخرى الناجمة عن تصنيف النقل من وجهات نظر مختلفة.

**الأنواع الرئيسية للنقل:** تنقسم الأنواع الرئيسية للنقل إلى ثلاثة أصناف (بري، مائي، جوي)، بحيث يمكن أن

يأخذ كلا منها فروعا 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 تطور وعالمية في اقتصاديا أو فكريا أن تستغني عن

وسائل النقل داخلية،<sup>2</sup> والتي نعني بها مختلف الوسائل التي تأخذ من البر مسلكا لها، وتكمن أهمية ذلك فيما

تتمتع 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 يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى مكان آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة".<sup>3</sup>

- 1- الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، لوائح الطيران المدني، الجمهورية اليمنية، الجزء السادس (عمليات الطيران)، 2010/11/18، ص 10.
- 2- أحمد عبد السمیع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009، ص 19.
- 3- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، قانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 01/13 المؤرخ في 07 غشت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص 10.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

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 نسبيا، وإمكانية تسييره اقتصاديا 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 والاجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية قد تجاوزت فيها بعض القطارات 300 كم/سا، ويعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا 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 والاستهلاك.

**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 مثالنا عن ذلك يتواجد في مناجم غانا محطة نقل معلق متطورة تشتغل بحمولة 300 طن في الساعة.<sup>1</sup>

1- حميد الطفيلي، مرجع سبق ذكره، ص 56.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

ويكون المبدأ الأساسي في النقل المعلق هو أن الثقل يضل معلقا 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>1</sup> التي تعيق استخدام أنواع النقل الأخرى، وبناء على ذلك فهو يساهم إلى جانب ما يوفره من نقل الأشخاص والبضائع بعوائد اقتصادية أخرى قد 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 ونهرى.

**النقل البحري:** من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لعملية نقل البضائع، ولذلك يعد الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا أي ما يشكل نسبة 71% من الشحن العالمي.<sup>2</sup>

ولا يكون النقل البحري عابرا للبحار والمحيطات أي نقلا دوليا فقط، بل قد يمكن أن يكون كذلك نقلا ساحليا والذي لا نقصد 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 الملاحية التي تحتاج إليها السفن والبضائع، والتي تعتبر من الأنشطة الأساسية المهمة و الضرورية لتحقيق اقتصاديات نشاط النقل البحري في التجارة الخارجية الدولية، و تتمثل هذه الخدمات في ما يلي:3.

1- نفس المرجع السابق، ص 55.

2- تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009، ص 3.

3- تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 5.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

### - نشاط الشحن و التفريغ:

ويعتبر من أهم النشاطات في خدمات السفن و البضائع بالموانئ، لأنه كلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت فترة بقاء السفن بالميناء مما ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين \* وزيادة الطاقة الاستيعابية 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 تخزين البضائع إلى حين أن يتم تعرضها للإجراءات الجمركية 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:** ويكمن في تموين السفن باحتياجاتها من المعدات لاستخدامات السطح والماكينات 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.

\*- يعني النولون البحري المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

- **نشاط الوكالات الملاحية:** إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ، و يقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ، و تكليف 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>.

● **النقل النهري:** وهو لا يقل استخداما عما ذكر فهناك انهارا 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.

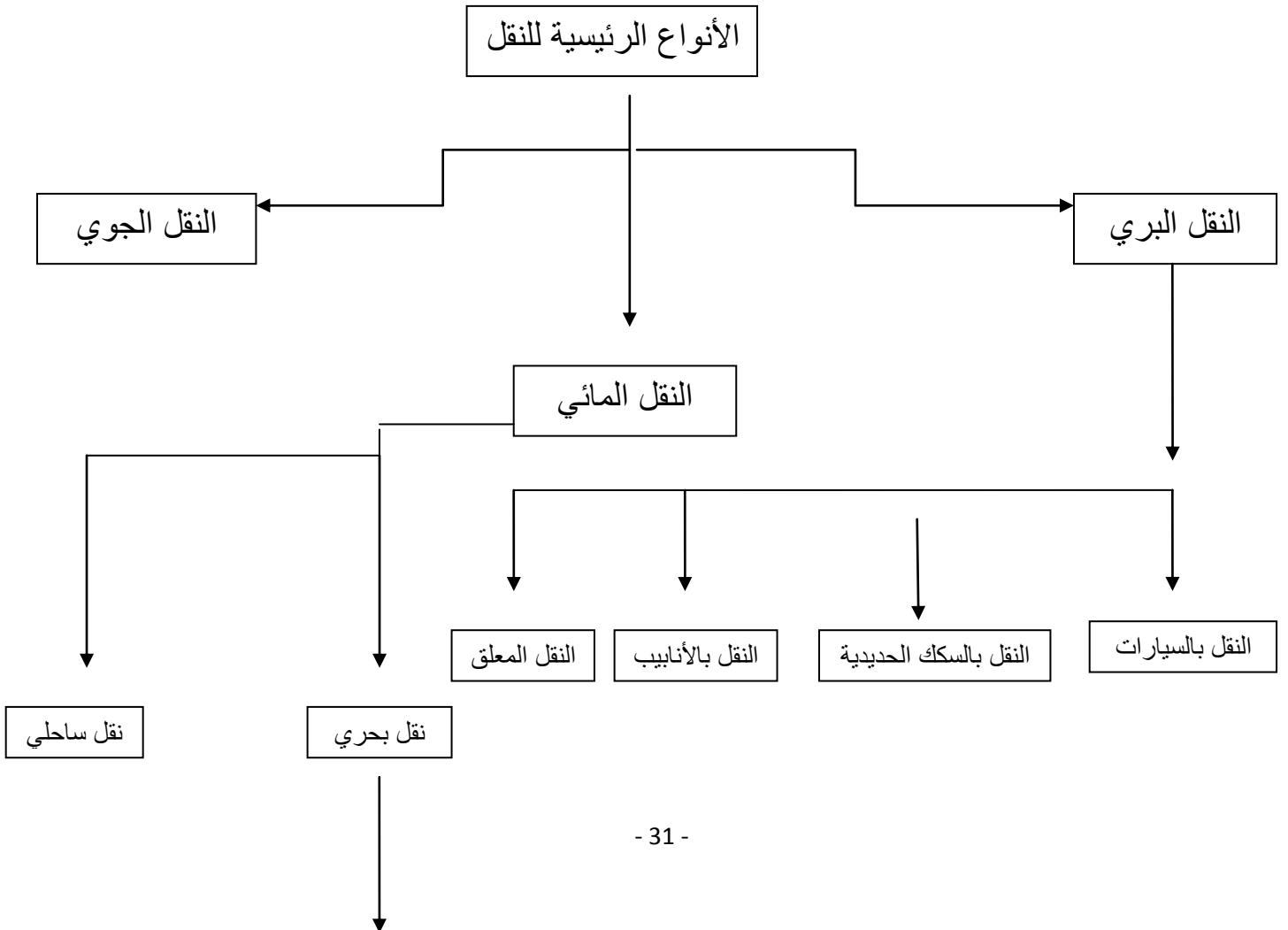
● **النقل الجوي:** يعد النقل الجوي احد أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها تطورا واستخداما للتكنولوجيا المتطورة<sup>2</sup>. كما لم يبقى يقتصر هذا النوع في قيامه بنقل الركاب والبضائع بين البلدان والقارات فقط،

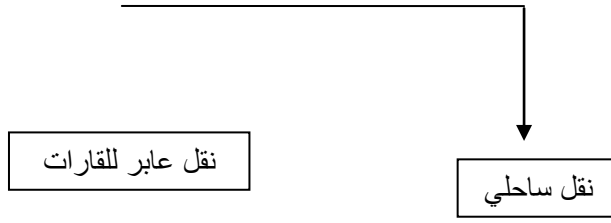
وإنما أصبح يؤدي ذلك الدور بين المدن في البلد الواحد، بالإضافة إلى ذلك فهو يمثل احد العوامل الأساسية في نقل السلع ذات القيمة العالية التي يجب إن تتواجد في الأسواق بسرعة مثل المنتجات الزراعية القابلة للتلف، وبالتالي فهو وسيلة أساسية اقتصاديا واجتماعيا في جميع أنحاء العالم. ومن خلال ما تطرقنا إليه يمكننا أن نوضح أهم أنواع النقل في المخطط التالي:

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

2- محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004، ص 488.

## الشكل رقم 01





المصدر شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته، دار الجامعة الاسكندرية 2006، ص 78.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

الأنواع الأخرى للنقل: وتتمثل في أنواع النقل الناجمة عن التصنيفات التالية: <sup>1</sup>

في حالة تصنيف النقل وفقا لمجال التشغيل تميز 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 الحضرية، هو تعريف بأنه: "نشاط للخدمات يتيح منفعة في الزمان

والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال المحيط الحضري

على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة". <sup>2</sup>

في حالة تصنيف النقل وفقا لطبيعة وسيلة النقل تميز وجود نوعين للنقل هما: <sup>3</sup>

نقل عام: يتمثل النقل العام في أية وسيلة نقل الركاب والبضائع فق خطوط معينة تعمل عليها، وجدول متفق عليه

مسبقا مروراً بمحطات نقل معينة يطلق عليها محطات النقل العام عرف على أنه: "وسيلة أو نظام لنقل الركاب

والبضائع داخل المدن بينها وبين الدول".

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

نقل خاص: ويعني النقل الخاص على أنه وسيلة التنقل للسكان والبضائع بواسطة مركبة خاصة أو يستأجرها الفرد، وهي لا تسير وفق جدول أو برنامج زمني بل تعطي صاحبها المرونة في الاستعمال متى وكيفما يشاء

1- محمود حميدان قديد، تخطيط النقل، 2009، بحث منشور على الرابط التالي: [www.ao.academy.org](http://www.ao.academy.org)

2- فارس بؤبكر، سليم بوقفة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري "حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة"،

مداخلة بالملتقى الوطني نحو " استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية"، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة (الجزائر)، 2009، ص 3.

3- منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية إقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر

2011، ص 6.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

وتبقى مشكلتها أمّا ممكنة سواء لمليكيها أو لتعبئتها بالوقود أو صيانتها، وتعتبر من أهم المسببات

للاختناقات المرورية خاصة داخل المدن.

في حالة تصنيف النقل وفقا لمستوى الخدمة:

السرعة: عادي أو سريع.

انتظام الخدمة: قد تكون دائمة أو تحت الطلب.

في حالة تصنيف النقل وفقا للقوة المحركة تميز ثلاثة أنواع للنقل هي:

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

العربات مثلا)

قوى طبيعي: كاستخدام الرياح والتيارات المائية لدفع السفن الشراعية

الطاقة: تتمثل في استخدام الوقود أو الكهرباء.

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

مخصصة: لنقل الأشخاص فقط أو البضائع فقط.

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

نقل خفيف: يكون بالنسبة للسيارات (0,5 - 3 طن) في البلدان النامية، (0,5 طن - 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.

1- شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الإتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر بالتوزيع، القاهرة (مصر)، 2007، ص77.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

كثافة النقل في مناطق مختلفة بالعالم:

تحسب كثافة النقل في هيكل قاعدي معين بقسمة عدد كيلومترات هذا الهيكل على المساحة الكمية للبلد

المتواجد به ذلك الهيكل،<sup>1</sup> أو بحسابها نسبة لعدد السكان عوض المساحة أي بحساب نصيب الفرد منها.

وتعتبر كثافة النقل مؤشرا نسبيا يتغير من بلد إلى آخر أو داخل البلد الواحد بين فترة زمنية وأخرى نظرا لارتباطها

بعدد السكان.<sup>2</sup>

كثافة شبكة النقل البري:

تنقسم كثافة شبكة النقل البري في تحليلنا هذا إلى قسمين هما: كثافة شبكة النقل عبر الطرق الخاصة

بالسيارات، وكثافة النقل عبر السكك الحديدية.

بالنسبة لكثافة النقل عبر الطرق الخاصة بالسيارات: بلغ متوسط طول الطريق لكل 1000 شخص في بلدان

التعاون الإسلامي 2,52 كم وبالبلدان النامية الأخرى 3,19 كم وهي نتائج ضعيفة إذا ما تم مقارنتها بالمتوسط

العالمي البالغ 5,42 كم الذي يعود نصيبه للألف شخص من شبكة، الطرق بالبلدان المتقدمة الذي وصل إلى

15,42 كم ولما يستند التوحيد القياسي على مساحة الأرض نجد أنه يبلغ متوسط طول الطريق لكل 1000

كم<sup>2</sup> من مساحة الأرض ببلدان منظمة التعاون الإسلامي 126 كم و 268 كم بالبلدان النامية الأخرى وهي قيم أصغر بكثير عما هو الحال عمليه بالنسبة لما يبلغه المتوسط العالمي 315 كم والمتوسط الذي يقدر بـ 497 كم لكل 1000 كم<sup>2</sup> بالبلدان المتقدمة.

1- أنظر: سيد أحمد سالم قاسم، النقل الداخلي في مدينة أسيوط، مجلة أسيوط للدراسات البيئية العدد التاسع عشر، يونيو 2000، ص 112.

2- Dominique MIGNOT: Une introduction à l'économie des transports, Université de la Réunion - Faculté des Sciences de l'Homme et de l'Environnement, France. Disponible sur:

[http://gue.univ-reunion.fr/ressources/GUE/Cours%20M2/UE6A/L3\\_Transports\\_economie.pdf](http://gue.univ-reunion.fr/ressources/GUE/Cours%20M2/UE6A/L3_Transports_economie.pdf)

## سياسة النقل

## الفصل الأول

بالنسبة لكثافة النقل عبر السكك الحديدية: وصل متوسط نصيب 1000 شخص من طول خطوط السكك الحديدية ببلدان منظمة التعاون الإسلامي 0,07 كم، وفي البلدان النامية الأخرى 0,12 كم أي يشكلان معا متوسط قدره 0,095 كم وهو ضئيل جدا نظرا لما بلغه متوسط بالبلدان المتقدمة 0,54 كم وكانت البلدان النامية سببا في انخفاض المتوسط العالمي الذي قدر بـ 0,17 كم لكل 1000 شخص.

ومن وجهة النظر إلى تغطية شبكة السكك الحديدية للأرض فنجد أنه بلغ متوسط طول خطوط السكك الحديدية بكل من بلدان منظمة التعاون الإسلامي والبلدان النامية الأخرى 5,48 كم لكل 1000 كم<sup>2</sup> مقارنة بـ 17,38 كم لكل 1000 كم<sup>2</sup> بالبلدان المتقدمة و9,21 كم بالنسبة للمتوسط العالمي.

### كثافة النقل البحري:

من خلال قياس قدرة الأسطول التجاري البحري بالأطنان بلغ متوسط نصيب 1000 شخص ببلدان منظمة التعاون الإسلامي 53 طن، وبالبلدان النامية 175 طن في حين كان نصيب 1000 شخص بالبلدان المتقدمة 497 طن وهي نتيجة مرتفعة جدا دلالة على قوة الأسطول البحري بها، وبفضل ما بلغه معدل كثافة النقل البحري بالبلدان المتقدمة جعل المتوسط العالمي لنصيب 1000 شخص من الأسطول البحري يقدر بـ 199 طن.

## كثافة النقل الجوي:

إن كثافة النقل الجوي هي الأخرى التي اختلفت قيمها وتباينت من منطقة لأخرى، حيث انه بلغت كثافة الركاب المحلية والدولية التي تحملها الطائرات لكل 1000 شخص في بلدان منظمة التعاون الإسلامي هي 118 راكب، وبالبلدان النامية الأخرى 128 راكب، وهي قيم تترك فرقا شاسعا إذا ما تم النظر إلى أرقام الكثافة المسجلة بالبلدان المتقدمة 1558 راكب، والمتوسط العالمي 346 راكب.

## الفصل الأول

## سياسة النقل

الخدمة بشكل عام والخدمة في ميدان النقل بشكل خاص:

بما أنه يصنف قطاع النقل كأحد فروع قطاع الخدمات ينبغي علينا الإشارة إلى بعض الأسس المتعلقة بالخدمة بشكل عام، ثم الخدمة في ميدان النقل بشكل خاص.

الخدمة بشكل عام:

من اجل معرفة معنى الخدمة وتمييزها عن السلعة، يستدعي ذلك تعريفها وتحديد أهم خصائصها مع وضع مجال الفروقات بينهما.

- تعريف الخدمة: لقد أظهرت الأدبيات العديد من التعاريف للخدمة والتي اجتهد في وضعها العديد من

الكتاب والباحثين، حيث اختلفت تعريفهم اتجاهها حسب وجهة نظر كل منهم لها ومن بين هذه

التعاريف:

تعريف Judd (1946) الذي يرى بان الخدمة هي: "عملية مبادلة تقوم بها المؤسسة أين يكون موضوع التبادل لا

يتعلق بنقل ملكية شيء مادي لطرف آخر".<sup>1</sup>

وحسب تعريف ستانتون Stanton (1997) تعني الخدمة: "النشاطات غير المحسوسة والتي تحقق منفعة للزبون أو المستفيد، والتي ليست بالضرورة مرتبطة ببيع سلعة أو خدمة أخرى، أي أن إنتاج خدمة معينة أو تقديمها لا يتطلب استخدام سلعة مادية".<sup>2</sup>

أما عند KOTLER الخدمة: "أي نشاط أو إنجاز أو منفعة يقدمها طرف ما لطرف آخر وتكون أساسا غير ملموسة ولا ينتج منها أية ملكية وأن إنتاجها وتقديمها قد يكون مرتبط بمنتج مادي أو لا يكون مرتبطا به".<sup>3</sup>

1- Béatrice Bréchnac – Roubaud; Le Marketing des services, Edition d'organisation, septième tirage, France, 2003, p71.

2- حميد الطائي وآخرون، الأسس العلمية للتسويق الحديث، البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2007، ص 196.

3- هاني حامد الضمور، تسويق الخدمات، دار وائل للنشر، عمان (الأردن)، الطبعة الثانية، 2005، ص 18.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

### خصائص الخدمة:

وتتمثل في أربع خصائص وهي:

### . عدم الملموسية:

تمثل عدم ملموسية الخدمة الفرع الرئيسي بين السلع والخدمات وتعني عدم ملموسية الخدمة حسب BERRY و BATESON اللامادية أي لا يمكن رؤيتها، تذوقها، شمها، لمسها، سماعها.<sup>1</sup>

وبالتالي تجمع هذه الخاصية من عامل المخاطرة أمرا ملزما لطالبي المنتجات الخدمية، وهو الأمر الذي يكون

على عكس المنتجات السلعية التي تتيح فيها خاصية الملموسية المجال الواسع في كيفية الاختيار والمفاضلة أما مستهلكيها وبشكل مطمئن اتجاه ذلك .

### عدم إمكانية التخزين أو القابلية للتلف:

لا يمكن الاحتفاظ بالخدمة أو تخزينها من أجل استخدامها في أوقات لاحقة، فالخدمات تتعرض للزوال والفاء

حال استخدامها وهذا ما يميز التذبذب في الطلب على بعض الخدمات باعتباره غير مستقر، فيختلف الطلب

على الخدمات الصحية أو على الخدمات الفندقية من يوم لآخر وليس فقط من موسم لآخر، فوجود غرف فارغة في فندق أو مقعد غير مشغول على متن رحلة جوية مثلا يشكل خسارة باعتبارها طاقات غير مستعملة ومعطلة في ذلك الوقت،<sup>2</sup> وبالتالي لا يمكن لمقدمي الخدمة من تخزين هذه الطاقة لوقت آخر على عكس ما هو في السلع المادية التي يمكن تخزينها بعد إنتاجها إلى حين يتم الطلب عليها.

### التلازمية أو اللانفصالية:

وتعني درجة الارتباط بين الخدمة ذاتيا والشخص الذي يتولى تقديمها، أي من الصعب فصل الخدمة عن مقدميها، الأمر الذي يترتب عليه ضرورة حضور طالب الخدمة إلى أماكن تقديمها، لذلك فإن أداء خدمة معينة

1- D.pettigrews,N.turgeon, " marketing",2éme édition,MC GRAWS-HILL, Canada, 1990, p,390

2- زكريا عزام وآخرون، مبادئ التسويق الحديث، دار السيرة، عمان (الأردن)، 2008، ص ص: 257 - 258.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

قد يحدث جزئيا أو كليا لحظة وقت استهلاكها، فالسلعة تنتج ثم تباع وبعدها تستهلك أما بالنسبة للخدمة فهي تباع ومن ثمة تنتج وتستهلك، وبالتالي فعدم القدرة على فصل الخدمة يؤدي إلى تزامن الإنتاج والتقديم والاستهلاك أي بخلاف ما يكون عليه الأمر في المنتجات الملموسة.<sup>1</sup>

**التغير وعدم التماثل:** الخدمة متغيرة حسب أوقات وظروف تحققها، لذلك في غالب الأحيان يستحيل تنميط إنتاج الخدمة وجعلها متماثلة، لأن الخدمة تعتمد على من يقدمها، وعلى كيفية تقديمها، وعلى ظروف تقديمها.<sup>2</sup>

وبالتالي يتم الاختلاف في نمطية وجودة الخدمة بسبب كيفية التفاعل بين مقدم الخدمة والمستهلك لها ومدى تأثير كل منهما على ذلك، فمثلا يمكن لشخصين أن يحصلان على نفس الخدمة ومن نفس المقدم لها وفي فترة زمنية واحدة إلا أنهما لا يحصلان على نفس الخدمة نتيجة اختلاف مشاركتهم في كيفية استهلاكها، كما يمكن

لشخص واحد أن يحصل على خدمة ما بأن لا يحصل على نفس الخدمة في فترة أخرى حتى وان كانت من نفس المقدم، فإما تكون أفضل أو أقل وذلك لظروف عديدة كالشعور بالراحة أو الإرهاق مثلا.

1- هاني حامد الضمور، مرجع سبق ذكره، ص 23.

2- عبد القادر براينيس، التسويق في مؤسسات الخدمات العمومية دراسة حالة "قطاع البريد و الاتصالات في الجزائر"، أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2006-2007، ص 116.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

### الفرق بين السلعة والخدمة:

يمكن توضيح الفرق ما بين السلع والخدمات من خلال الجدول التالي:

### الجدول رقم 01 يوضح الفرق ما بين السلع والخدمات

الخدمة	السلعة
يتزامن الإنتاج والاستهلاك في آن واحد	الاستهلاك يتبع الإنتاج بوجود فائض زمني في ذلك
المنتج والمستهلك مسؤولين عن الجودة والنجاعة	المنتج يتحكم في النجاعة والجودة
لا يمكن التحكم في النتيجة فالمنتج لا يستطيع التعهد على النتيجة (كالقيام بعملية جراحية مثلا)	يتحكم المنتج في النتيجة وهو المسؤول عنها

تبادل السلع في السوق الذي يلعب دور الحكم	السوق ليس مكان لتحديد السعر والكمية، بل التفاوض والمعلومة هي المحددات الرئيسية
اتصال غير مباشر بين المنتج والمستهلك ويتم عن طريق الوسيط	اتصال مباشر وضروري بين المنتج والمستهلك، أي دون وسطاء
السلعة يمكن إعادة بيعها	الخدمة لا يمكن إعادة بيعها
السمعة يتم نقلها	الخدمة لا تنقل بل المنتجون هم من ينتقل
السلع أشياء ملموسة وقيمة السمع تكمن في إمكانية تملكها، أي إمكانية نقل الملكية للمشتري	الخدمات غير ملموسة لأنها عبارة عن أنشطة وتكمن قيمة الخدمة في التجربة التي يعيشها العميل ولا تتضمن الخدمة عادة نقل الملكية أو تحويلها
السمعة يمكن تخزينها	الخدمة لا يمكن تخزينها

المصدر: الحداد عوض بدير، تسويق الخدمات المصرفية، البيانات للطباعة والنشر، مصر، 1999، ص4

## الفصل الأول

## سياسة النقل

### الخدمة في النقل :

إن الخدمة في ميدان النقل لا تختلف في مفهومها بالشكل العام عن مجمل التعاريف الموجهة لتحديد مفهوم الخدمة، فهي ترتبط بطرفين إحدهما منتج الخدمة والآخر مستهلكها، كما أنها تتميز بنفس خصائص الخدمات، لكن لغرض التدقيق في معناها نلجأ إلى عرض أي التعاريف التي أطلقت عليها.

### تعريف الخدمة في النقل:

عرفت خدمات النقل بأنها: "تلك الخدمات التي تعني بتنقلات الأشخاص والبضائع بشروط معقولة من حيث النوعية والسعر والتكاليف لكافة الأفراد".<sup>1</sup> كما عرفت بأنها: "الخدمات العمومية التي تتضمن مجموعة من الوظائف المفروضة بهدف تنظيم نقل الأشخاص وترقيته".

ويقصد بالوظائف المفروضة من الدولة إنشاء وتسيير التجهيزات المستعملة للنقل وتنظيم الخدمات العمومية مع

اعتماد الخواص لتسيير مؤسسات النقل الخاص وهذا مضمون من قبل الدولة.<sup>2</sup>

### عوامل مستوى الخدمة في النقل:

إذا كان مستوى الخدمة في ميدان النقل يعني توفر حجم النقل اللازم لتغطية طلب معين عليه، فيتوقف ذلك على

عدة عوامل تعرف بعوامل مستوى الخدمة في ميدان النقل، وتتمثل هذه العوامل فيما يلي:<sup>3</sup>

**السعة:** وتتمثل في قدرة نظام النقل على استيعاب حجم معين من الطلب عليه، وتقاس السعة بعدد الركاب

الذين يتم نقلهم وكمية البضائع التي يتمكن من نقلها في فترة زمنية معينة، وبين نقطتين معينتين بواسطة وسيلة

النقل.

1- بوقنة سليم، مرجع سبق ذكره، ص 115.

2- المرجع نفسه.

3- ويليام، و.هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التنبر، مرجع سبق ذكره، ص 267.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

**سهولة الوصول:** ويقصد بها سهولة وصول نظام النقل إلى طالبه أو من هم في حاجة لاستخدامه، لأن عدم

التمكن من الوصول إلى ذلك قد ينفي وجود الخدمة، وتعتمد سهولة الوصول على موقع المسار وتصميم شبكة

النقل كما يرتبط ذلك أيضا بمرونة وسائل النقل المستعملة.

**تكرار الخدمة:** ويكمن ذلك في قدرة وسائل النقل على تكرار الخدمة من اجل تغطية حجم الطلب على النقل،

وقد تتوقف عملية التكرار على عدة عوامل كعامل السرعة وحالة حركة المرور وعلى البرامج الخطية التي تستخدم

في تنظيم حركة المركبات.

**عوامل نوعية الخدمة في النقل:**

تتجلى نوعية الخدمة في مدى تطابق الجودة المنتجة للخدمة مع المعايير المحددة من قبل المنظمة والعميل أو بصيغة أخرى فهي تعبر عن معيار درجة تطابق الأداء الفعلي للخدمة مع توقعات العملاء، وتتأثر نوعية الخدمة في النقل بعوامل عديدة هي: <sup>1</sup>

❖ **الوقت:** ويتمثل في الفترة المستغرقة للانتقال بين نقطتين، وتتأثر هذه الفترة بسرعة وسيلة النقل المعتمدة التي يمكن أن تتأثر بعوامل أخرى من بينها حجم حركة المرور وإمكانية تحكم السائق في وسيلة النقل. ويعد الوقت عنصرا أساسيا في الحكم على نوعية خدمة النقل من طرف المستخدمين، ومنه يؤدي إلى المفاضلة بين وسائل النقل سواء بدفع نفس السعر أو تحمل الزيادة في الدفع من اجل تقليص فترة التنقل.

❖ **الأمن:** يتضمن عام الأمن السلامة والاعتمادية وهي عوامل متداخلة بشكل كبير يصعب مناقشة أحدها دون الآخر، فكلاهما يعبر عن التزام ضمني للناقل أمام الركاب بأن يقوم بعملية النقل بصفة كاملة بحيث تعني الاعتمادية نقل الركاب وتوصيلهم سالمين في الوقت المحدد دون تأخير. وتعني السلامة إيصال الركاب إلى آخر نقطة بنفس حالتهم الأولى التي كان عليها قبل الانطلاق دون حوادث مرور.

1- عبد الله خيابة، واقع خدمة النقل الحضري الجماعي في الجزائر، مداخلة بالملتقى الدولي حول: استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بوضياف المسيلة (الجزائر)، يومي 08/07 أكتوبر 2013، ص 8.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

- ❖ **المعاملة:** وتتمثل في معاملة مقدمي خدمة النقل لمن يستخدم وسيلة نقلهم في الانتقال من نقطة إلى أخرى، وهو عامل هام في تأثيره على نوعية الخدمة مما يستدعي توفر حسن الاستقبال وحسن المظهر وغير ذلك من التصرفات التي يبدونها العاملين بالركبة من أجل تحسيس متلقي الخدمة بالنوعية الأفضل.
- ❖ **الراحة:** وتتمثل في راحة الراكب داخل وسيلة النقل ويتطلب توفيرها وجود المقاعد المريحة، ووجود المكيفات الهوائية وغيرها من المتطلبات اللازمة لذلك.
- ❖ **التسعيرة:** وتتمثل في القيمة التي يدفعها متلقي الخدمة لمقدم الخدمة، وتنقسم التسعيرة في النقل إلى نوعين، حيث يتمثل النوع الأول في التسعير العمومية أي التسعيرة التي تحددها السلطات العمومية في

النقل العام كما أشرنا إليها سابقا، بينما يتمثل النوع الثاني في التسعيرة المثلى وهي التسعيرة التي تعكس

نوعية خدمة النقل والتي تتأثر كذلك بقوى الطلب والعرض على هذه الخدمة.

❖ **المحطات والمواقف:** وتمثل البوابة الأولى لقبول النقل.

❖ **البيئة:** من المعروف أن للنقل آثار سلبية على البيئة يمكننا ذكرها لاحقا، ويعد التحكم في تلك الآثار

أحد العوامل المحددة لنوعية خدمة النقل.

وفي صدد ذكرنا للعوامل المحددة لنوعية ومستوى خدمة النقل التي تعد كمعايير للمفاضلة بين وسائل النقل

يمكننا على أساس البعض منها ترتيب تلك الوسائل من خلال الجدول الموالي:

## سياسة النقل

## الفصل الأول

الجدول رقم 02 يوضح المفاضلة بين وسائل النقل

الخاصية	الأبعد	الأقل	الأكبر	الأقل	الأكثر	الأكثر	الأكثر	الأكثر
وسيلة النقل	مسافة	تكلفة	سرعة	اعتمادية	حمولة	تغطية	أمانا	مرونة
الشاحنات	(4)	(3)	(2)	(1)	(3)	(1)	(3)	(1)
السكك الحديدية	(3)	(2)	(3)	(2)	(2)	(2)	(2)	(3)
النقل المائي	(2)	(1)	(4)	(3)	(1)	(4)	(1)	(4)

(2)	(4)	(3)	(4)	(4)	(1)	(4)	(1)	النقل الجوي
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------------

- المصدر: شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الاتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، 2007، ص 89.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

### سياسة النقل في الجزائر

### المبحث الثاني:

اعتمدت الجزائر بعد الاستقلال سياسة تتمثل في إعادة تأهيل وعصرنة المحاور الرئيسية لشبكة الطرقات البرية التي كانت مركزة في منطقة الشمال الجزائري مع بعض الطرق التي تربط أبواب الصحراء، وساهمت البرامج الخاصة بالولايات والمخططات المناسبة في تأهيل هذه الشبكة لضمان حركة الأشخاص و البضائع (1).

و ربط المناطق المعزولة الريفية وحسب حصيلة انجازات المخطط الوطني للطرق (1975 - 1995)، فإن المسافة الطولية المنجزة حتى سنة 1995 لم تتعد 30% مقارنة بما كان مبرمجا في اقتراحات التهيئة<sup>(2)</sup>.

و انطلاقا من أن تطور النقل مرتبط بانجاز الهياكل القاعدية التي تسمح بتوسيع مختلف الشبكات الموجودة في كل أنواع النقل، بادرت الجزائر إلى تسجيل عدة مشاريع ضخمة لإعطاء دفع قوي لهذا القطاع في بداية سنوات الثمانينات.

وكان من بين هذه المشاريع مشروع ميترو الجزائر وطرق السهول العليا، لكن تأثرت هذه المشاريع نظرا لضغوطات البنك العالمي والهيئات المالية العالمية، وبالتالي تم الاستغناء عن بعض المشاريع وإعادة تقييم المبالغ المخصصة، مع خفضها كما شهدت المؤسسات العمومية لنقل المسافرين عملية تغير لطابعها القانوني وهذا من أجل اعتماد سياسة اقتصاد السوق<sup>(3)</sup>.

---

(1) CNES-25<sup>em</sup> session plénière: Rapport sur le développement de l'infrastructure routier : nécessité de choix économique et de meilleure sécurité des transports, 2004, P:13

(2) Ibid, P:14

(3) Ahmed Halfaoui Politique des transports : Quel chemin ? les circuits de l'eco en ligne, hebdomadaire informations économique et sociale, 27 mars 2016, 14:48 <http://www.lce-algerie.com/actualite/2-algerie/273-politique-des-transports-ou-va-t-on-.html>

## سياسة النقل

## الفصل الأول

ومن جهة أخرى تأثر قطاع النقل كذلك بالوضعية التي سادت ابتداء من سنة 1990 نظرا لصعوبة عملية الانجاز في بعض المناطق بسبب نقص الأمن، كل هذا كان له تأثير في سياسة الجزائر في تطوير قطاع النقل التي كانت في البداية عبارة عن انجاز الهياكل القاعدية المهمة والضرورية لضمان حركة المسافرين والبضائع.

سياسة الدولة في مجال النقل البري:

وإذا نظرنا إلى سياسة لدولة في هذا الإطار النقل البري نجد انه قد مر بعدة مراحل ابتداء من سنة 1962

وصولاً إلى غاية اليوم وتمثلت هذه المراحل في:<sup>1</sup>

. مرحلة النظام الموروث (1962-1967): بعد الاستقلال كانت الجزائر تعتمد على القوانين التي ورثتها عن

فرنسا، وقصد النهوض بقطاع النقل تم إنشاء الديوان الوطني للنقل (ONT) سنة 1963، وهو عبارة عن

مؤسسة عمومية ذات خاصية تجارية مكلفة بتنفيذ الأعمال التي اسندت اليه في المرسوم رقم 729/63 المؤرخ في

07 نوفمبر 1963، كالإشراف على النقل عبر الطرقات الجزائرية، ومراقبة المؤسسات المسيرة ذاتيا.

. مرحلة احتكار الدولة (1967-1982): بدأت هذه المرحلة منذ صدور الأمر 130/67 المؤرخ في 22

أوت 1967، والمتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر والذي يعد أول تنظيم بعد الاستقلال وبمشاركة الركيزة

الأساسية التي يعتمد عليها النقل خلال هذه الفترة، حيث عمل على إلغاء كل القوانين الفرنسية، وجاء الأمر بعد

فشل الديوان (ONT) في تنفيذ المهام الموكلة إليه، وأكدت المادة رقم 05 من الباب الأول من الأمر على

احتكار الدولة: "تحتكر الدولة جميع أنواع النقل الجماعي التي تكتسي منفعة عامة أو تنجر عنها التزامات تفرضها

ظروف المرفق العمومي"<sup>2</sup> لذلك تم التوجه أساساً نحو تكوين مؤسسات وطنية للنقل العمومي تمثلت في:

---

1- خياطة عبد الله، ميرة عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 9.

2- الأمر 130 /67 المؤرخ في 22 أوت 1967، يتضمن توجيه النقل البري في الجزائر، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 63، ص 939.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

. الشركة الوطنية لنقل البضائع (SNTR): أنشأت هذه الشركة بمقتضى المرسوم رقم 67/58 المؤرخ في 22

مارس 1967، وتاريخ 22 جويلية تم تحديد الدور الأساسي للشركة التي تعمل على النقل البري للبضائع عبر

الطرقات المحلية والدولية، وبعد أن أصبحت الشركة مجمعا لشركة الأم فيه مقرها بالعاصمة قسمت إلى ثلاثة فروع

تمثلت في: فرع خاص بالإمداد بقطع الغيار عبر التراب الوطني ونقل البضائع، فرع خاص بتسيير الشحن ذو الطابع التجاري، وفرع خاص بالصيانة ولواحقها.

ووزعت الشركة إلى عدة مديريات عبر التراب الوطني يمكن ذكرها:<sup>1</sup>

- الوحدة الجهوية بالجزائر العاصمة؛
- الوحدة الجهوية بوهران؛
- الوحدة الجهوية بعنابة؛
- الوحدة الجهوية بسطيف؛
- الوحدة الجهوية بتقرت؛
- الوحدة الجهوية ببشار؛
- الوحدة الجهوية بالبليدة؛

. الشركة الوطنية للنقل البري للمسافرين (SNTV): في سنة 1971 تم تجميع كل المؤسسات التي تنشط في مجال النقل البري للمسافرين وضمها في شركة واحدة وذلك بمقتضى المرسوم رقم 73/71 المؤرخ في 13 نوفمبر 1971، والذي تضمن إنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) بهدف تنفيذ وتأمين النقل العمومي للمسافرين عبر الطرق البرية (الوطنية والدولية).

---

1- عبد الرحيم بوخلخال، محاولة بناء نموذج لتخفيض تكاليف النقل "حالة المؤسسة الوطنية للنقل البري وحدة تقرت"، مذكرة ماجستير، قسم علوم التسيير، كلية العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة ورقلة (الجزائر)، 2003-2004، ص 28.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

كما اسند إليها دور تكميلي مع الشركة الوطنية للسكك الحديدية، وتتضمن نقل المسافرين إلى المناطق التي لا يوجد فيها خطوط السكة الحديدية وخاصة مناطق الجنوب، ونظرا للصعوبات التي واجهتها الشركة أعيد النظر في هيكلها بتاريخ 07 ماي 1983، حيث انبثقت عنها خمس (05) مؤسسات وزعت عبر جهات

الوطن:1 - مؤسسة نقل المسافرين للوسط (ETVC) تهتم بنقل المسافرين بالجزائر العاصمة والمناطق

المجاورة لها على شرط ان لا تتجاوز 150 كم.

- مؤسسة نقل المسافرين للشرق الجزائري (ETVE).

- مؤسسة نقل المسافرين بالغرب الجزائري (ETVO).

- مؤسسة نقل المسافرين بالجنوب الغربي الجزائري (ETVSO).

- مؤسسة نقل المسافرين بالجنوب الشرقي الجزائري (ETVSE).

. الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF): لمعرفة أكثر التفاصيل عن إنشاء الشركة الوطنية للنقل

بالسكك الحديدية، يمكننا العودة بالخلفية التاريخية لإنشاء السكك الحديدية بالجزائر من خلال الخطوات التالية:

- تعود فكرة إنشاء السكك الحديدية بالجزائر إلى الاستعمار الفرنسي الذي عمل على ذلك قصد تحقيق

أهدافه الاقتصادية والمتمثلة في تأمين المواصلات بين أماكن تواجد الثروات السطحية والباطنية والموانئ

للتمكن من تصريفها إلى البلد الفرنسي، كذلك لأجل تحقيق أهدافه العسكرية المتضمنة تأمين

المواصلات لنقل الجيوش والأسلحة عبر مختلف مناطق الوطن، ففي 08 أفريل 1857 تم فتح المجال

للائجاز ما يقارب 1357 كم من السكك، وأوكل للجيش الفرنسي آنذاك مهمة انجاز الخط الرابط

بين الجزائر العاصمة ومدينة البليدة،

1- خباية عبد الله، ميرة عثمان، مرجع سبق ذكره.

## سياسة النقل

## الفصل الأول

وتم فتح تأسيس شركة سميت بشركة السكك الحديدية الجزائرية التي أخذت مهمة انجاز الخط الرابط بين مدينة

وهران ومدينة سيق، والخط الرابط بين قسنطينة وسكيكدة، حيث كان ذلك بتاريخ 11 جويلية 1860، لكن في

إطار هذه العملية لم يتم انجاز سوى الخط الرابط بين الجزائر العاصمة ومدينة البليدة والذي شرع في نقل المسافرين

بتاريخ 08 سبتمبر 1862 وهو تاريخ بداية النقل بالسكك الحديدية في الجزائر، أما الخطوط الأخرى لم يتمكن

من إنجازها بسبب المشاكل التمويلية، ولأجل إتمام عملية الانجاز أوكلت المهمة إلى خمس شركات أخرى هي:

. شركة بون فالمة (BG)؛

. شركة الشرق الجزائري (EA)؛

. شركة باريس \_ ليون \_ حوض البحر الأبيض المتوسط (PLM)؛

. شركة الغرب الجزائري (OA)؛

. شركة الفرنكو الجزائرية (FA)؛

- وفي سنة 1938 تم إنشاء الشركة الوطنية في فرنسا (SNCF) التي وضعت السكك الحديدية في

الجزائر تحت تصرف وحماية السلطات الحكومية الجزائرية وفق الأمر المؤرخ في 04 فيفري 1959 الذي

غير طبيعة الشركة وتحويلها إلى شركة ذات طابع صناعي وتجاري تابعة في مجملها إلى الحكومة الفرنسية.

- ومع استقلال الجزائر تم تحويل مهام الدولة الفرنسية الى الدولة الجزائرية، ونتيجة لذلك تم إنشاء الشركة

الوطنية للسكك الحديدية في الجزائر (SNCFA) بتاريخ 16 جوان 1963، وبقيت الدولة

الفرنسية تملك إسهامها خلال هذه الحقبة ثم قامت الحكومة الجزائرية بشرائها سنة 1969، وأصبح

تأميم الشركة بنسبة مئة بالمئة أي كلها ملك للدولة الجزائرية، غير انه كانت القوانين المعمول بها تستمد

## سياسة النقل

## الفصل الأول

تشريعاتها من اتفاقية 1959 التي أعدت في واقع نظام جلسات السلطات العمومية لمصلحة

(SNCFA).

- وطبقا للمرسوم رقم 28/76 المؤرخ في 25 مارس 1976 تم ميلاد الشركة الوطنية للسكك الحديدية (SNTF) التي حلت محل الشركة الوطنية للسكك الحديدية (SNCFA)، أصبحت اتفاقية 1959 غير معمول بها، كما وزعت مديرياتها على أربع جهات من الوطن (وحدة الجزائر العاصمة، عنابة، وهران ووحدة قسنطينة)، وأخذت الشركة عدة فروع التي يمكن اختصارها في عدة نقاط:<sup>1</sup>

\_\_ الشركة الوطنية للنقل متعدد الوسائط (STIM) تم تأسيسها في 14 فيفري 1994 وتمثل مهامها في نقل البضائع وتوزيعها والنشاطات المكملة لها.

\_\_ شركة نقل الحبوب (STG) تم تأسيسها بتاريخ 26 نوفمبر 1997.

\_\_ شركة دراسات ومتابعة أعمال منشآت السكك الحديدية (SETIRIAL) ويعود تأسيسها إلى تاريخ 28 فيفري 1993.

\_\_ شركة نقل المنتجات الطاقوية (STPE).

\_\_ شركة الإطعام (RESTAURIL) أنشأت في 29 ديسمبر 1993، تتكفل بمهمة الإطعام داخل القاطرات وتسير المحلات التابعة للقطاع.

\_\_ شركة منشآت السكك الحديدية (INFRARAIL) تأسست في 20 أكتوبر 1997، تختص بأعمال الهندسة المدنية، وانجاز مختلف البيانات والمنشآت القاعدية التابعة للشركة.

---

1- [www.sntf.dz](http://www.sntf.dz)

## سياسة النقل

## الفصل الأول

\_\_ شركة الإشهار والملصقات (RPA) أنشأت بتاريخ 10 فيفري 2007 للتكفل بمهام الإعلان والإشهار الخاص بالشركة وكل النشاطات الأخرى المرتبطة بها.

– راي ترانزيت (RAIL TRANSIT) تم تأسيسها في 26 ماي 1998 للتكفل بمهام النقل عبر الحدود  
وكل الأعمال المرتبطة بها.

– راي تيليكوم (RAIL TELECOM) أنشأت في 10 فيفري 2007، تتمثل مهامها في شبكة  
الاتصال الخاصة بالشركة (SNTF).

– راي لينك (RAIL LINK) أنشأت في أفريل 2007 بهدف نقل الحاويات من الميناء عبر السكك  
الحديدية وتوجيهها عبر القطر الوطني.

– راي اكسبرس (RAIL EXPRESSE) تم تأسيسها في أفريل 1993 من اجل ضمان النقل السريع  
عبر الخطوط.

– راي الكهرباء (RAIL ELECT) تتولى مهام الكهرباء وأعمال الصيانة الخاصة بها.

– راي اوتوماتيك (RAIL AUTOMATION) التي تتمثل مهامها في كل ما يتعلق بالإشارات  
والمنبهات المستعملة كأدوات لتسيير الخطوط وغيرها.

وبعد إنشاء الشركات الوطنية الثلاث للنقل البري (SNTF-SNTV-SNTR) لم يظهر توجه استقلالية  
النقل خلال الفترة (1967-1982) إلا في نهاية سنة 1981 مع بداية المخطط الخماسي الأول (1980-  
1984) أين صدر القرار رقم 375/81 الذي يسمح للجماعات المحلية (الولايات والبلديات) بالعمل على  
نشاط النقل على مستواها.

. مرحلة تحرير النقل البري (1982-2001): منذ سنة 1982 تم الانتقال إلى مرحلة جديدة تمثلت في اللامركزية التسيير والاستقلالية (باستثناء النقل بالسكك الحديدية)، أي التمهيد لدخول المؤسسات ذات الطابع الخاص في قطاع النقل البري، وتم تنفيذ ذلك بصدور القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل وتوجيهه، حيث نصت المادة 05 منه على انه "يجب ان يرمي نظام النقل إلى التلبية الحقيقية لحاجات المواطن والنقل ضمن شروط أكثر فائدة للمجموعة الوطنية، والمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة، وجودة الخدمات والآجال والأمن". ونصت المادة 06 منه بان تعود مهمة وضع هذا النظام إلى الدولة والجماعات المحلية حيث تقوم بتنظيم الشروط العامة لممارسة أنشطة النقل منها تلك التي تتعلق بالتأهيل والاستغلال والأمن والنظافة والتعريف كما تقوم بترقية مجالات البحث والدراسات والإحصائيات والإعلام المتعلقة بنظام النقل، كما رخص بإمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي عبر الطرق للمسافرين والبضائع، هذه المؤسسات تمارس نشاطها عن طرق التنظيم وتوضح واجباتها في مجال الاستغلال والأمن والنظافة وشروط العمل والراحة والتعريفات.<sup>1</sup> ويعود السبب لفتح المجال لإمام الخواص في مجال نقل البضائع أو المسافرين في مجال نقل البضائع أو المسافرين دون إشراف أو رقابة نتيجة لعجز مؤسسات الدولة عن تلبية رغبات طالبي خدمة النقل فضلا عن التكاليف الكبيرة التي تتحملها، بالإضافة إلى تدني نوعية الخدمة المقدمة.

. مرحلة عودة الدولة (2001 إلى غاية اليوم): بعد المشاكل التي ظهرت بسبب المنافسة الناجمة عن تحرير قطاع النقل والمتمثلة في الزيادة المفرطة والغير منظمة التي نتج عنها انتشار فوضى أثرت على نوعية الخدمة من جهة، وزيادة استخدام السيارة الشخصية التي أثرت سلبا على المحيطات الحضرية<sup>2</sup>

1- قانون رقم 17 /88 مؤرخ في 23 رمضان عام 1408هـ الموافق لـ 10 ماي 1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص 784.

2- FaresBoubakour, Les transports sur rail dans les villes algériennes, à propos de quelques motivations, communication présentée lors de la premiere conférence internationale de Meghreb, Paris, 18-19 mai 2009K p 13.

من جهة أخرى أدى الى ضرورة عودة الدولة وتدخلها في تنظيم قطاع النقل البري، وهو ما استدعى إعادة النظر في القانون رقم 17/88، وصياغة قانون جديد رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 تضمن مجموعة من المواد غير العارضة للقانون السابق، مع إعطاء نفسها مرة أخرى للتدخل في تنظيم النقل البري وتوجيهه.

**. تطور الهياكل القاعدية ووسائل النقل البري في الجزائر:**

مم لا شك فيه انه يشكل تطور الهياكل القاعدية للنقل البري متبوعا بتطور وسائله العامل الأساسي في مواجهة الطلب المتزايد على خدماته ذات الأغراض المتعددة، والمحرك الرئيسي للنهوض بالاقتصاد وتقدم المجتمع، فلذلك سنحاول معرفة التطورات التي طرأت على الهياكل القاعدية للنقل البري وجل وسائله بالجزائر خلال المجال الزمني للدراسة.

**. بالنسبة للهياكل القاعدية:** تتمثل هذه الهياكل القاعدية في شبكة الطرقات للنقل بالسيارات وشبكة النقل بالسكك الحديدية.

**. تطور شبكة طرقات النقل بالسيارات:** لقد طرأ على شبكة الطرقات الجزائرية للنقل بالسيارات تحسن في زيادة أطوالها، حيث أصبح يبلغ طولها 114087 كم سنة 2011 بعدما كان يصل إلى 104190 كم سنة 2000، أي بزيادة قدرها 9875 كم خلال إحدى عشر سنة، وتعود هذه الزيادة إلى التطور الحاصل في أطوال الطرق البلدية بالدرجة الأولى التي ارتفع طولها بـ 7124 كم وصار طولها يصل إلى 60413 كم سنة 2011 ثم الطرق الوطنية بالدرجة الثانية التي تغيرت بزيادة 2197 كم سنة 2011، وكأخر مسبب في زيادة إجمالي طول الشبكة هو الطرق الولائية التي ساهمت بتغير 576 كم فقط مم أدى إلى الارتفاع الطفيف في طولها الذي سجل 24107 كم سنة 2011، ويلاحظ من ناحية أخرى أن توزيع شبكة هذه الطرقات قد يصل كل اتجاهات الوطن من حدوده الشمالية إلى حدوده الجنوبية، ومن حدوده الغربية إلى حدوده الشرقية إلا انه فقط ترتفع كثافته

أو تغطية الشبكة للمساحات الأرضية بالمناطق الشمالية الوسطى، ومناطق الشمال الشرقي والشمال الغربي أينما ترتفع الكثافة السكانية.

. أهم المحاور الكبرى لشبكة طرق النقل بالسيارات: تحتوي الشبكة الوطنية لطرق النقل بالسيارة على ثلاث محاور كبرى تتمثل في الطريق السيار شرق - غرب، طريق الهضاب العليا وطريق الوحدة الإفريقية.

. الطريق السيار شرق - غرب: يمتد الطريق السيار شرق - غرب على مسافة 1216 كم يربط الجزائر بحدودها الشرقية والغربية مع تونس والمملكة المغربية مما يمكن الجزائر من القيام بدورها مغاريا وإفريقيا في إطار التكامل الاقتصادي الإقليمي، أما من حيث التصميم فهو طريق مزدوج بثلاثة مسالك أي (2X3) إضافة إلى هامش للوقوف الاضطراري مع جدار للحماية ويمر عبر تسعة عشر ولاية هي: الطارف، عنابة، سكيكدة، قلمة، قسنطينة، سطيف، برج بوعرييج، البويرة، بومرداس، الجزائر العاصمة، عين الدفلى، شلف، غليزان، مستغانم، سيدي بلعباس، وهران، تلمسان، شلغوم العيد باتنة، والمحمدية بمعسكر، البلدية وتيبازة المحاذيتين للعاصمة ليصبح العدد واحد وعشرون، ومن حيث الشروع في الانجاز تم الإعلان عن انجازه من طرف فخامة رئيس الجمهورية يوم 21 فيفري 2005، وكان إبرام عقد الانجاز يوم 18 سبتمبر 2006 بين الشركات المكلفة (المجمع الصيني، المجمع الياباني) ووزارة الأشغال العمومية، وأعطيت إشارة الانطلاق بصفة رسمية من منطقة حمادي بولاية بومرداس بتاريخ 14 مارس 2009 من طرف رئيس الجمهورية، وقدرت تكلفة المشروع بحوالي 805 مليار دينار، أي ما يعادل 11 مليار دولار، وحددت فترة الانجاز بمدة (40) أربعين شهرا، وتم في ذلك اشتراط معايير الجودة والمقاييس المضادة للزلازل في المنطقة الشمالية للوطن التي تعتبر أكثر تضررا لذلك، بالإضافة إلى معايير صارمة لاحتزام البيئة وحماية المواقع الأثرية.

. طريق الهضاب العليا: يمتد مشروع طريق الهضاب العليا على طول 1300 كم، يعبر 12 ولاية، والذي يسمح تهيئة مناطق للنشاط الاقتصادي ومدن حضرية تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية، هذا الحزام الثاني الذي يأتي لتعزيز الحزام الأول الرابط بين الشرق والغرب، في حين تقل تكلفة انجازه عن تكلفة الطريق السيار بـ 20 % على اعتبار الطابع الجغرافي لمسلكه اقل تعقيدا من المشروع الأول كما يسمح بإضفاء توازن ديمغرافي بين مناطق البلاد من خلال تخفيف الضغط على المدن الساحلية التي يتركز بها حوالي 86 % من السكان مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد سلسلة الهضاب العليا، إلى جانب انه يساهم هذا المشروع في خلق فرص عمل كبيرة، وإقامة منطقة للنشاط الاقتصادي ممتدة على طول 100 كم، مما سيدفع إلى تامين الموارد والثروات التي تزخر بها منطقة الهضاب العليا واستغلالها من اجل التنمية المحلية.

. طريق الوحدة الإفريقية (العابر للصحراء): اعتبر هذا الطريق كبوابة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادية بين الأفارقة وتقوية فرص الشراكة بعدما ظل مستوى التبادل محتشما لسنوات طويلة، يبلغ طوله حوالي 2344 كم، تشترك فيه ست دول افريقية هي: الجزائر، نيجيريا، المالي، تشاد، نيجر، وتونس، قد تمكنت الجزائر رغم التعثرات التي عرفها المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقص التمويل من إنهاء أكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كم، وتمول هذا المشروع الضخم أربعة بنوك كبرى (البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، البنك الدولي للتنمية، البنك الإفريقي للتنمية والصندوق العربي للتنمية).

. تطور شبكة السكك الحديدية: لم تعرف شبكة السكك الحديدية بالوطن خلال الفترة (2002-2007)، حيث طولها بقي ساكنا عند 3572 كم، لكن في السنوات 2008، 2009، 2010 تم تسجيل نتائج ايجابية دلت على تحسن طول الشبكة الذي انتقل إلى 3851 كم سنة 2010، وبقي هذا الطول نفسه في سنة 2011

أما فيما يخص توزيع شبكة السكك الحديدية عبر التراب الوطني فتحوز المنطقة الشمالية على خطوط كثيرة من شرقها إلى غربها وقتها كلما توجهنا إلى الجنوب.

. **قطار الأنفاق بالجزائر (METRO):** والذي يعود تاريخ مشروعه إلى سنة 1970 (عهد الرئيس هواري بومدين) الذي تم التخطيط له لمواجهة الانفجار الديمغرافي وسوء التخطيط العمراني إلى جانب ضيق الطرق الخاصة للنقل بالسيارات، وكانت أول انطلاقة لانجازه سنة 1970 لكن تأخر الانجاز بسبب الصعوبات المالية والأمنية في التسعينات، وبعدها عرف المشروع انطلاقة جديدة سنة 2003 بعد عودة الاستقرار للبلاد ودعم الرئيس الجزائري السيد عبد العزيز بوتفليقة.<sup>1</sup>

وتم تدشين خط مترو الجزائر العاصمة رسميا بتاريخ 31 أكتوبر 2011 من قبل رئيس الجمهورية عبد العزيز بوتفليقة، وتم تفعيله في إطار الخدمة العمومية يوم 01 نوفمبر 2011 بمناسبة ذكرى الثورة الجزائرية، وبلغ طول الخط 9,5 كم مجهزا بعشر (10) محطات، حيث صار هذا الأخير يجعل من الجزائر أول مدينة مغاريا مجهزة بمترو الأنفاق والثانية إفريقيا بعد مصر، وأسندت مهمة تسييره واستغلاله للشركة (RATP) الجزائرية شركة مترو الجزائر العاصمة (EMA) لمدة ثمان (08) سنوات، كما أطلقت شركة مترو الجزائر مناقصة دولية لتمديد خط مترو الجزائر رقم (01) والتي انتهت من انجازه مؤخرا، بالإضافة إلى إطلاق مشروع آخر رائد والذي يتمثل في مترو وهران.

. **القطار الحضري بالجزائر (TRAMWAY):** تعد مشاريع إنشاء الترامواي بالجزائر من أهم مشاريع النقل وأحدثها نموذجا نظرا لتصنيفه ضمن وسائل النقل المستدام، فهو لا يحدث ضوضاء وغير ملوث للجو واقل استهلاكاً للطاقة كونه يعمل على الطاقة الكهربائية، ويوجد الترامواي اليوم في الجزائر في ثلاث ولايات.

1- <http://www.wikipedia.org> (29/02/2016)

فتعد العاصمة هي الأولى الذي بلغ طول الخط بها 16,2 كم وشمل 28 محطة وتم توسعته ليصبح طوله 23 كم ليشمل 38 محطة، وبعدها حظيت ولايتا وهران وقسنطينة بنفس المشروع الذي تشغله مؤسسة (فرنسية-جزائرية) شركة تسيير خطوط ترامواي (SETRAM). فبالنسبة لخط ترامواي قسنطينة الذي انطلقت الأشغال به سنة 2008 وانتهت سنة 2012 يبلغ طوله حاليا 7,2 كم ويغطي 10 محطات، وتم تشغيله رسميا يوم 04 جويلية 2013، أما ترامواي وهران كان التشغيل الرسمي له يوم 01 ماي 2013 ليربط ما بين بلديتي وهران والسانيا في الضاحية الغربية على مسافة تقدر حاليا تقدر بـ 19 كم وتغطي 32 محطة، وبخصوص باقي الولايات ستعزز كل من: سيدي بلعباس، باتنة، ورقلة، عنابة، سطيف ومستغانم الذي انطلقت به الأشغال.

. المصاعد الهوائية بالجزائر (التليفريك): إن أول مصعد هوائي يوجد في مدينة الجزائر العاصمة، وهو في الخدمة منذ 1956، ويربط منطقة الحامة المنخفضة بـ 48 م وحي ديار المحصول المرتفع بـ 231 م بواسطة مقصورتين وتستغرق الرحلة عبره حوالي ثلاث (03) دقائق، ويتم تشغيل تليفريك المدينة من طرف مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة الجزائر وضواحيها (ETUSA). بالإضافة إلى ثلاث مصاعد هوائية أخرى: تليفريك المقام (حديقة التجارب - مقام الشهيد)، وتليفريك قصر الثقافة (رويسو - قصر الثقافة)، وتليفريك السيدة الإفريقية (بولوغين - السيدة الإفريقية). ومشروع التليفريك الذي يربط واد قريش وبوزريعة تتقدم أشغاله بوتيرة لا بأس بها في حين أن الخط الرابط بين باب الواد والزغارة هو بصدد الانجاز.<sup>1</sup>

والمدينة الثانية هي قسنطينة، حيث كان ذلك منذ 1983 بهدف التخفيف من حدة أزمة النقل على جسورها المعلقة، وتكفلت شركة غرافانتا السويسرية ومؤسسة سابكا الجزائرية بانجازه تحت إشراف مؤسسة مترو الجزائر بغلاف مالي قدره 1,1 مليار دج. وبدأت الأشغال نهاية سنة 2006 وانتهت به سنة 2008.

---

1- مترو الجزائر العاصمة، المرجع السابق.

وقررت وزارة النقل رفع عدد المصاعد الهوائية في المدن الكبرى على غرار الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، عنابة، تيزي وزو وبجاية كخطوة لتسهيل حركة المواطنين وتقليص الازدحام، حيث برمجت 15 مصعدا هوائيا في كل من العاصمة، قسنطينة، عنابة وتيزي وزو، والمصعد الرابط بين بماقورايا ووسط مدينة بجاية والمدية وبني صاف في ولاية عين تموشنت والطارف وتلمسان، إضافة إلى 10 مصاعد الموجودة حاليا، حيث أصبح العدد الإجمالي 25 مصعدا هوائيا في سنة 2014، في انتظار بلوغ حوالي خمسين مصعدا هوائيا سنة 2018، وستكفل مجموعة الهيئة المستقلة للنقل الباريسي (RATP) بتسيير كل المصاعد الهوائية على المستوى الوطني وصيانتها.<sup>1</sup>

### سياسة الدولة في مجال النقل البحري:

عرف النقل البحري في الجزائر تطورا ملحوظا منذ الاستقلال، إذ يتمتع البلد ببنية بحرية مزدوجة ومتميزة ناتجة عن الإرث الاستعماري، ماعدا ميناء جن جن، ويعتبر قطاع استراتيجي يساهم في معظم التجارة الخارجية، وابتداء من 1971 أصبحت الموانئ الجزائرية مسيرة من طرف الديوان الوطني للموانئ (ONP).

من حيث المنشآت الخاصة بالموانئ، تتمتع الجزائر بساحل يفوق طوله 1300 كم و95% من تجارتها الخارجية تتم عبر البحر، مم جعل عدد موانئها في تطور مستمر يواكب نمو تجارتها الخارجية، حيث وصل سنة 1962 إلى 24 ميناء، ثم 32 ميناء سنة 2000، ليصبح 51 ميناء في سنة 2012 موزعة كالتالي:<sup>2</sup>

- 11 ميناء تجاريا.
- ميناءين نفطيين.
- 37 ميناء للصيد البحري.
- ميناء واحد له طابع خاص (ميناء سيدي فرج التاريخي والسياحي).

1- جريدة الشروق اليومية، 08 ماي 2013.

2- شريف بوقصبة، أ.علي بو عبد الله/ مرجع سبق ذكره، ص 6.

وتعتبر الشركة الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، حيث تعمل على نقل الركاب من وإلى الشواطئ الأوروبية ونقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم عبر 11 ميناء تجاري لم يتطور عددها تقريبا منذ الاستقلال (كان عدده 10 سنة 1962) ولم يستفد معظمها من الترميم والتطوير المبرجة في المخططات التنموية واتجهت اغلب عمليات الانجاز والتطوير بموانئ الصيد البحري.

تحتوي الجزائر على شبكة واسعة من 11 ميناء تجاري مقسمة على الساحل بطول يقدر بـ 1000 كم.

وتنقسم موانئ الجزائر حسب الشكل إلى ثلاثة مجموعات وهي:

- الموانئ التجارية الثلاثة (وهران، الجزائر العاصمة وعنابة)
- الموانئ الخاصة بالبترو (أرزويو، سكيكدة وبجاية)
- الموانئ التجارية الثانوية (الغزوات، مستغانم، تنس، دلس وجن جن)

وتعاني الموانئ الجزائرية من عدة مشاكل اغلبها ناتجة عن:

- \_\_ الضغوطات التنظيمية المرتبطة بقدّم البنى التحتية للمركب البحري وعدم تكييفها.
- \_\_ العجز الحاصل فيما يتعلق بدور التجهيزات والإجراءات في تسهيل عملية التنمية.
- \_\_ الصعوبات الناجمة عن التنظيمات الإجمالية.

**سياسة الدولة في مجال النقل الجوي:**

ظهر النقل الجوي بصفة رسمية في الجزائر من خلال الدور الذي يلعبه في فك العزلة عن بعض الأقاليم، ولا سيما في الجنوب أين تكون كثافة السكان ضعيفة.

الخدمات الجوية الدولية مضمونة من طرف أربع مطارات رئيسية في الشمال: الجزائر، وهران، قسنطينة وعنابة، كما يغطي أوروبا.

تتمتع الجزائر بشبكة كثيفة من المطارات تتركب من 36 مطار، 16 منها مطار خاضعة للمعايير الدولية، ومع اختيار الشركة الوطنية الخاصة (KHALIFA AIRWAYS)، سوق النقل الجوي حاليا مهيمن من طرف الشركة الوطني (AIR ALGERIE) التي تستولي على 96,4% من حصة السوق (الحركة الداخلية للمسافرين)، واستحوذت الشركة على نسبة 69,8% في الحركة الدولية للمسافرين، والباقي من هذه الحركة هو من نصيب الشركات الأجنبية.

أما فيما يخص التسيير والتنظيم، فالمطارات هي من نصيب مؤسسات تسيير الخدمات الجوية (EGSA)، وتستقبل أجهزة مختلفة مثل BOEING 747 (مطار الجزائر)، 727BOEING (مطارات الجنوب)، وبهذا يلعب النقل الجوي دور رئيسي في التنمية والمبادلات، ويحتل مكانة هامة في نظام النقل في الجزائر بسبب شساعة وكثافة المنطقة. وهناك مشاريع تنموية هادفة إلى: زيادة سعة استقبال المسافرين والسياح، وفعالية المطارات، وتشجيع الأمن على المستوى الدولي كما تهدف المشاريع إلى تنظيم (AIR ALGERIE)، وإنشاء شركة ثانية (TASSILI) تابعة للشركة الوطنية للبترول سونطراك لغرض تطوير جودة الخدمة وتنافسية وفعالية النقل الجوي<sup>1</sup>

كما أن الحكومة الجزائرية رصدت ظرف قيمته 1,16 مليار دولار لتطوير وتحديد المطارات في المرحلة ما بين

(2005-2025)<sup>2</sup> .

1- BELKHIRI Aimadedine & MERZOUG Slimane ,op-cit, p16

2- M. A. ZERZOUR & F. BELABDELOUAHAB ,op-cit, p05

كما سيتم إنفاق ميزانية تقدر بـ 60 مليار دينار لتجديد أسطول الجوية الجزائرية خلال الفترة ما بين (2013-2017)، كما ستقتني شبكة الخطوط الجوية الجزائرية ثلاثة طائرات جديدة بسعة 150 مقعد وستقوم بتجديد 03 طائرات من نوع BOEING 767 والمتواجدة حاليا في الخدمة، ومن جهة أخرى سيتم شراء طائرتين لنقل البضائع كما سيتم تعزيز مطار الجزائر بمحطة دولية جديدة لترتفع طاقته الإجمالية إلى 10 ملايين مسافر سنويا في آفاق 2018.

المبحث الثالث :

تخطيط النقل

نستعرض في هذا المبحث تطور مفهوم تخطيط النقل إضافة إلى أهم مبادئه والفرضيات التي يقوم عليها.

المطلب الأول:

تخطيط النقل (مفاهيم عامة):

كان ينظر في الماضي إلى تخطيط النقل على أنه ضمن خطة شاملة لتنمية المناطق الحضرية الآهلة بالسكان، وقد كان الغرض الأساسي للتخطيط في ذلك الوقت هو تطوير المناطق الحضرية بشكل شامل من خلال الاهتمام بمشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة دون إعطاء تخطيط النقل الأهمية التي يستحقها في ظل الإطار الشامل للتخطيط، وأيضاً دون الأخذ في الاعتبار الاحتياجات المستقبلية للمجتمع، وقد ظهر عدم رضا المجتمعات عن نتائج هذا التخطيط، كما ظهرت الكثير من الأسئلة الهامة والمتعلقة بعدم كفاءة القادمين على التخطيط.<sup>1</sup>

مع نهاية السبعينيات من القرن الماضي بدأت تظهر اتجاهات حديثة أثرت في مفهوم تخطيط النقل حيث تم الأخذ بالاعتبار كل من التغيرات التكنولوجية الحديثة والأهداف الاقتصادية والاجتماعية و البيئية إضافة إلى التوزيع السكاني للمناطق الحضرية.

### I. تعريف تخطيط النقل:

من الملاحظ انه لا يوجد تعريف واضح ومحدد لتخطيط النقل، ولكن يمكن تعريف تخطيط النقل على أنه الأسلوب أو الإدارة التي من خلالها يمكن الاستفادة من القوانين الاقتصادية لدعم هذا القطاع باعتباره احد روافد التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وبذلك يتطلب عملية تخطيط النقل تحديد الهدف أولاً؛

-1 شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 192.

ثم تحديد الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الهدف مع وضع البدائل لهذه الوسائل، ومن ثمة فتخطيط النقل لا بد أن يهتم بوضع معايير الخدمة المقدمة من وجهة نظر مخططي حركة النقل، وأيضاً كيفية مواجهة مشاكل شبكة الطرق السريعة من وجهة مخططي حركة الطرق.

ومن أجل تطوير هذه الخدمة لتحقيق الصالح العام يتطلب تقديم المعلومات المفيدة للمخطط بما في ذلك المعلومات الكافية عن كل من حركة النقل وحركة الطرق وحركة المواطنين، حتى يمكن وضع خطة واقعية وعملية تستطيع أن تحقق الهدف المرجو.

وفي دراسة قام بها "BOULDING, 1974" أوضح أن هناك بعض التصورات التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار عند تخطيط النقل وتمثل فيما يلي<sup>1</sup>:

(1) تلعب المعلومات دوراً هاماً في إطار التخطيط للنقل، مما يساعد متخذي القرار التخطيطي في اتخاذ القرار الأمثل وخاصة فيما يتعلق في الاختيار ما بين البدائل المتاحة سواء على المدى القصير أو الطويل.

(2) إن اتخاذ قرار التخطيط يعتمد أيضاً وبدرجة كبيرة على تقييم البدائل المتاحة أو المستقبلية واختيار البديل الأمثل والذي يعطي قيمة مضافة أكبر، بمعنى آخر يجب أن يتم التقييم بناءً على تصور طبيعة العلاقة بين البدائل الحالية والمستقبلية.

---

1- شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 193.

- (3) طالما أن متخذ القرار سيقوم بوضع إستراتيجية لتخطيط النقل تعتمد على الاختيار بين عدد من البدائل الحالية والمستقبلية، وطالما البدائل المستقبلية تخضع بدرجة أكبر لحالة عدم التأكد فسوف يواجه متخذ القرار في اتخاذ القرار الأمثل ومنها لا بد له من استخدام التحليل المناسب ليقفل إلى أدنى حد الآثار السلبية الناجمة عن حالة عدم التأكد المستقبلية.
- (4) يجب على القائمين على التخطيط أن يأخذوا بعين الاعتبار القرارات التي تم اتخاذها سابقا وتبين عدم جدواها، وذلك عند اتخاذهم لقرارات جديدة مبنية على عملية تقييم التخطيط.
- (5) يعرف متخذي القرار في مفهوم تخطيط النقل على أنهم أولئك الأفراد الذين يواجهون مشاكل التخصيص الأمثل للموارد بين الاحتياجات المتنافسة للوصول إلى التخصيص الأمثل للموارد في النهاية.

وعلى هذا الأساس فان تخطيط النقل يكون مبنيا على الأسس التالية:

- توفير البيانات والمعلومة الخاصة بالنقل.
- تحليل وتقييم السياسات والاستراتيجيات الملائمة.
- تحديد التمويل اللازم لتطبيق الاستراتيجيات المقترحة.
- مراقبة تنفيذ الإستراتيجية التي تم اختيارها.

#### مبادئ وفرضيات تخطيط النقل:

ترتكز عملية تخطيط النقل على مجموعة من الفرضيات والمبادئ والتي من أهمها:

- 1- إن أنماط النقل واضحة وثابتة ويمكن التنبؤ بها.
- 2- يؤثر نظام النقل في تطور المنطقة الموجود فيها إضافة إلى كونه يؤدي الخدمة المطلوبة للمنطقة نفسها.

- 3- عملية تخطيط النقل هي عملية مستمرة وتحتاج لإجراءات التحديث والتقييم والتعديل المستمرة.
- 4- إن المناطق التي تشهد نموا حضريا مستمرا تتطلب دراسة شاملة للنقل فيها بحيث يكون أوسع من حدودها على مستوى الإقليم.
- 5- إن هناك علاقة قوية ومباشرة بين جميع أنواع وسائط النقل المتوفرة، وبالتالي فإن دور أي نوع من تلك الأنواع مستقبلا لا يمكن تحديده دون الأخذ بعين الاعتبار أنواع وسائط النقل.
- 6- إن الطلب على النقل والحركة مرتبط بصورة مباشرة بتوزيع استعمالات الأرض وشدة الاستخدام يمكن التنبؤ بها لفترات زمنية قادمة وبكفاءة.

### التخطيط الفني للنقل:

- إن التخطيط الفني للنقل بمواصفاته التشغيلية يعتمد على محاور رئيسية وهي التخطيط الزمني، والتخطيط الكمي، التخطيط النوعي، المواصفات الفنية لمعدات النقل.
- إن عناصر التخطيط الفني لعمليات التشغيل ينقسم إلى ثلاث نقاط هي:

### التخطيط الزمني:

- يعتمد التخطيط الزمني على عناصر رئيسية تؤثر مباشرة في الزمن الكلي لحركة وسيلة النقل، والتي ستقوم بنقل البضائع من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك أو من منشأ الرحلة إلى نهايتها، حيث إن هناك عوامل تؤثر على المخطط الزمني يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- حالة الطرق ومدى الخدمات المرورية الموجودة فيها.
- المسافة المقطرة.
- السرعة المقطرة الخاصة بالسيارة لقطع المسافة المحسوبة.

ويحسب زمن الرحلة بالمعادلة التالية:

$$\text{زمن الرحلة} = \text{زمن الشحن} + \text{زمن مضاف 1} + \text{زمن السير} + \text{زمن مضاف 2} + \text{زمن التفريغ.}$$

حيث يتأثر التخطيط الزمني بعدة عوامل نذكر منها النقاط التالية:

### السرعة المعلنة:

إن السرعة المعلنة والمقررة التي تفرض على الطرق سوف تؤثر تأثيراً مباشراً على التخطيط الزمني حيث تختلف السرعة المعلنة من طريق إلى آخر وذلك حسب مواصفاته التي تحدد من قبل المختصين في هندسة الطرق والمرور ويمكن حساب متوسط مرور يوم (م م ي) لأي طريق بالمعادلة التالية:

$$\text{م م ي} = \text{مجموع المرور لسنة واحدة} / 365$$

أي إن المرور اليومي والذي ينتج عن سير المركبات حسب السرعة المعلنة سوف يؤثر مباشرة على معدل المرور اليومي، وتستخدم هذه المعادلة عادة لحساب أكبر استيعاب ممكن لعدد من الشوارع، ولذلك فإن السرعة تعتبر عنصر مؤثر وأساسي في معدل تدفق السيارات في الساعة الواحدة في التخطيط الزمني.

### المسافات المحسوبة بين منطقة الانطلاق ومنطقة الوصول:

إن قياس الزمن المطلوب استغراقه في نقل بضاعة ما يعتمد على السرعة التي ستسير بها سيارة النقل لذلك من المهم تحديد المسافات بين كل من مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، بحيث يكون واضحاً على خرائط مساحية يمكن استخدامها لاختيار الطرق في السير أو العبور الذي يتأثر بجغرافية المكان، لذلك الكثير من الدول تبدأ نقطة القياس من العاصمة أو نقطة محددة في قلب العاصمة فهناك بعض الدول تجعل من مركز البريد الرئيسي بالعاصمة هو نقطة القياس، وهناك بعض الدول تجعل من محطة السكك الحديدية في هذه

الدولة، إلا أن الكثير من الدول تجعل من مقر الحاكم هو نقطة ابتداء القياس، وسواء كان هذا القياس موحدًا أو غير ذلك إلا أن الثابت هنا هو نقطة البدء ولا بد أن تبدأ من نقطة ثابتة لكي تحسب أطوال الطرق، وعليه فإن المسافات تقدر إما بالقياس الفرنسي وهو الكيلومتر الطولي والذي يساوي 1000 متر، وإما بالقياس الإنجليزي وهو الميل والذي يساوي 1693 متر.

### السرعة الخاصة بحركة السيارة لاجتياز المسافة المحسوبة:

يحسب الكثير من غير المتخصصين أن السرعة هي السرعة المعلنة التي تعلنها الدول الطرق الرئيسية وهي ما يخص السرعة لوسائل النقل المختلفة سواء كان نقلًا خفيفًا أو ثقيلًا، وتحدد هذه السرعة بأسس علمية تعتمد على عرض الطريق، عدد شوارعه، خدمات المرور فيه، معامل الأمان والمسافات البينية ما بين السيارات، إلا أن هناك سرعات متغيرة لا يمكن حسابها، لذلك فإن السرعة المعلنة لا يمكن إتباعها إلا بعد الوصول إلى الطرق الرئيسية من أجل استنتاج وتحقيق زمن الرحلة عند نقطة التوصيل، ويمكن قياس زمن الشحن من لحظة وصول السيارة إلى منطقة الشحن وحتى نهايته.

### التخطيط الكمي :

يعتبر التخطيط الكمي أحد العناصر الرئيسية في عملية التخطيط لعمليات النقل المختلفة، كما أن هذا التخطيط يوضح أثر النقل في نقل الكميات المنتجة من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك، ويمكن أن نعبر عن التخطيط الكمي من خلال التخطيط الوزني، التخطيط الحجمي، التخطيط المعياري والذي سنشرحهم فيما يلي:

**التخطيط الوزني:**

يعتمد هذا التخطيط على توحيد الوزن من اجل أن يؤخذ بها في جميع الدول المشتركة في هذا النظام من النقل، ومن أهم النظم مقاييس المتبعة في كثير من الدول المقياس الفرنسي والذي يعبر عنه بالطن المتري والذي يساوي 1000 كغ، إلا أن هناك بعض الدول تستخدم المقياس الانجليزي في الوزن والذي يعبر عنه بالباوند والذي يساوي تقريبا 0,45 كغ.

**التخطيط الحجمي:**

نظرا لوجود بعض البضائع والمنتجات غير متوازية الأبعاد وذات صفات خاصة كونها ذات حجم كبير ووزن ضئيل مقارنة بالحجم فيستخدم مقاييس حجمية كالمتر المكعب في النظام الفرنسي، والقدم المكعب فبالنظام الانجليزي، وهناك معامل حجمي لا يمكن إغفاله وهو مقياس اللتر في حالة قياس السوائل.

**التخطيط المعياري المقدر:**

يظهر استخدامه عند التحويل من النظام الفرنسي إلى النظام الانجليزي أو أي نظام آخر مستخدم أو العكس، مما يدعو الكثير من الدول إلى الاتفاق على معيار مقدر للتحويل في الاتفاقيات الرسمية.

**التخطيط النوعي:**

يعتبر التخطيط النوعي من الأسس التي يمكن ان نبني عليها تخطيط النقل الدولي بحيث يعتمد هذا الأخير على الشكل الأساسي للمادة المنقولة أو مراد تبادلها بأي شكل من الأشكال، ويمكن تقسيم هذا التخطيط تبعاً لمواصفات المادة إلى الأنواع الرئيسية التالية: نقل المواد صلبة، نقل المواد السائلة ونقل المواد الغازية ولكل نوع من الأنواع وسيلة النقل الخاصة به والمناسبة له.

## مراحل تخطيط النقل وأهدافه:

تتطلب عملية تخطيط النقل بمختلف أهدافها ومحتوياتها القيام بمجموعة من الإجراءات تنحصر في عدة مراحل وهي كالآتي:

- 1- مرحلة جمع المعلومات والمسح والتحليل تمهيدا لتحديد الطلب الحالي لحركة النقل والتنقل وكذلك تحديد العلاقة بين الطلب والبيئة الحضرية مع تحديد مدى وكيفية تحقيق ذلك الطلب.
- 2- مرحلة التنبؤ ووضع الخطة ويشمل ذلك التنبؤ بالطلب على الرحلات لفترات مستقبلية وكذلك تقييم المقترحات اللازمة حول كيفية تحقيق هذا الطلب.
- 3- تقييم المقترحات التي تختبر مدى تحقيق التوقعات من حيث حجمها ونوع الطلب ومستوى الخدمة.

لهدف تخطيط النقل الى مجموعة من الغايات نوجزها في ما يلي:

- 1- تقليص مشاكل حركة المرور الواضحة (التكدس، التأخير، الحوادث)
- 2- تطوير حالات التشغيل لمجابهة المستقبل السليم عندما تصل الحالة إلى زيادة مطلقة لذلك يحاول النقل تصحيح الصعوبات الواضحة والمرئية الحاضرة والمستقبلية أيضا.

## تخطيط النقل وعلاقته بالطلب وتخطيط المدن:

### العلاقة بين الطلب على النقل وتخطيطه:

هنالك عوامل هامة لا بد أن تؤخذ بعين الاعتبار في تخطيط النقل هو الطلب على النقل والذي يتأثر عادة بما يلي:

- 1- الموقع: سواء موقع العمل أو الخدمات للأفراد.

2- طبيعة نظام النقل المتاح.

3- خصائص دراسة السكان والاقتصاد الاجتماعي للأفراد والمستوى الاقتصادي من خلال معرفة ما يلي:

- حجم السكان مع الأخذ بعين الاعتبار معدل النمو.
- التحليل العمري والنوعي للسكان.
- حجم عدد أفراد البيت الواحد وهيكلته ونسب تكوينه.
- هيكل ودخل القوى العاملة والاحتياجات النوعية للنقل.
- الوضع المعيشي لأفراد البيت الواحد.

علاقة تخطيط النقل بتخطيط المدن:

عند التخطيط لمدينة موجودة أو قديمة يكون بالمقصود بالتخطيط هو إدارة تغيير وضع معين، ولكن مشاكل

التخطيط معقدة ومتشابكة وهناك العديد من العوامل التي يجب ان تؤخذ بعين الاعتبار أثناء تخطيط المدينة منها:

- ردود أفعال المجتمع من هذه الخطة.
- إيجاد حلول بديلة للمتضررين (في حالة حدوث ضرر مادي نتيجة الخطة).
- حقوق الأفراد القانونية (يجب أن لا تتعدى على حق قانوني لشخص أو مجموعة من الأشخاص لان ذلك يعرقل سير الخطة).
- يجب أن لا يكون هنالك تداخلات متضاربة في أهداف الخطة أي يجب أن تكون الخطة متوازنة.

تتم عملية التخطيط في المدن من خلال ثلاث عناصر رئيسية توضع في الاعتبار:

- عنصر سياسي (بعد سياسي)
- عنصر احترافي (يجب أن يتوفر عنصر الخبرة والاحتراف لدى القائمين على التخطيط)

- تطبيق المبادئ القانونية أي يجب أن تتماشى الخطة مع المبادئ القانونية للمجتمع ولا يكون هناك جزء أو مرحلة بما مخالفات للقانون.

ويعتبر تخطيط النقل عملية مصاحبة وملازمة لتخطيط المدن حيث لا يمكن أن يقوم أي مجتمع كان بوظائفه على أكمل وجه إلا إذا كان هناك نقل مناسب يؤدي وظائفه بسرعة وكفاءة ومرونة لذلك فالدول المتقدمة يكون فيه النقل متقدما أكثر من الدول النامية.

## مقدمة الفصل

لقد ظلت مسألة التنمية إلى غاية الحرب العالمية الثانية تطرح أساسا على المستوى الوطني وقد عاجتها عدة مدارس، لكن مع تنامي الوعي و التقدم عرف الخطاب التنموي عدة مفاهيم تهتم بتحديد نطاق التنمية، فظهرت مثلا التنمية الجهوية، التنمية المحلية ( الإقليمية)

لذلك سنتناول في الفصل الثاني تصور مختلف المدارس الفكرية لموضوع التنمية، ثم نتطرق لمختلف التعاريف للتنمية كذا نظريات التنمية المحلية و تعاريفها و كذا مقومات التنمية المحلية و أهدافها.

وبما أن التنمية المحلية تحتاج من أجل تحقيقها إلى عنصر التمويل، لذلك خصصنا المبحث الثاني من هذا الفصل لتعريف التمويل المحلي وكذا تبيان الأسس المحددة لأنواع ومصادر التمويل المحلي أي التمويل على مستوى الجماعات المحلية، بالإضافة إلى ذكر الشروط الواجب توافرها في المورد المالي المحلي، وكذا إبراز حاجة التنمية المحلية للتمويل المحلي .

المبحث الأول:

ماهية التنمية المحلية

إن مفهوم التنمية أو بعبارة أخرى قضية الفقر والغنى قضية قديمة قدم نشأة البشرية، إلا أن الاهتمام ببحثها وأصيلاها يعد حديثا نسبيا.

وعلى الرغم من الجهود التي بذلها الباحثون لوضع إطار مرجعي لمفهوم التنمية إلا أن هناك بعض الإشكاليات التي بقيت مطرحة خصوصا حول دور الدولة أو الحكومات في عملية التنمية.

المطلب الأول: مفهوم التنمية المحلية

سنعطي في البداية لمحة مختصرة عن تصور مختلف المدارس الفكرية لموضوع التنمية، ثم نقدم مختلف التعاريف للتنمية وكذا نظريات التنمية المحلية و تعاريفها.

المطلب الأول: التنمية من خلال المدارس الفكرية<sup>1</sup>

لقد تناولت المدرسة الميركانتيلية (القرن السابع عشر) موضوع التنمية من خلال الواقع الذي كان سائدا في تلك الفترة والمتمثل في النقص الحاد في المعادن النفيسة والذي أعاق التوسع التجاري، لذلك كانوا يرون أنه على الدولة أن تتحكم في الواردات وتشجع الصادرات حتى تتمكن في النهاية من امتلاك أكبر قدر من النقود (الذهب و الفضة) و من ثمة تحقيق رفاهية الأمة.

إن المدرسة الميركانتيلية كانت أول من رفع لواء الدولة (لأمة) نظرا للصراعات والحروب التي ميزت تلك الفترة و التي اعتبرت واقعا مسلما به، هذه الأفكار استمدت من أحد حيث أن فكرة الحرب جعلت الميركانتيليين يؤمنون، منطري هذه المدرسة وهو "توماس هوبس"<sup>2</sup> بالتنظيم و بالتالي تدخل الدولة للحفاظ على النظام على كل المستويات بما في ذلك الشؤون الاقتصادية.

<sup>1</sup> صالح فلاح، مفهوم التنمية المحلية و الاستراتيجيات البديلة، الملتقى الوطني الأول حول تمويل التنمية المحلية 2008، ص2

<sup>2</sup> " The political Theories, John Locke and Thomas Hobbes "

لذلك فإن الفكر الميركانتيلي وضع رفاهية الأمة في المقام الأول و تنظيم الأنشطة الاقتصادية وسيلة لتحقيق هذا الهدف، ثم جاءت المدرسة الكلاسيكية (القرن الثامن عشر و بداية القرن التاسع عشر) التي يمثلها كل من جون لوك و دافيد هيوم و آدام سميث، الذي قدم كتابا مشهورا حول قضية التنمية تحت عنوان "ثروة الأمم" و قد ميز هذه الفترة تطور النظام البرلماني و كذا هيمنة الليبرالية<sup>1</sup> حيث ظهرت البرلمانات في العديد من الدول الأوروبية خصوصا فرنسا و إنجلترا، كما تميزت هذه الفترة بالاستقرار (السلم) ، بذلك فإن أصحاب هذه المدرسة اعتقدوا أن التنمية تتم بشكل تلقائي حيث اعتمد آدام سميث على نظرية اليد الخفية التي تؤدي في النهاية إلى إحداث التوازن و بالتالي لا يجب وضع قيود على عوامل الإنتاج بل يجب ترك قوانين الطبيعة تحكم المسار الاقتصادي و الاجتماعي و أن تدخل الدولة سيؤثر سلبا على رفاهية المجتمع.

إذ أن دور الدولة الليبرالية في المدينة هو ضمان النظام و ليس تحمل تنميتها اقتصاديا و اجتماعيا<sup>2</sup>.

غير أن هذه المدرسة فشلت في النهاية في معالجة الأزمات التي واجهت النظام الليبرالي خصوصا بعد الحرب العالمية الأولى ( 1914 ) و كذا أزمة الكساد العالمي سنة 1929 حيث يقول إن الليبرالية الاقتصادية ماتت و الجهود التي يبذلها المدافعون عنها لن " Loïc " : " لوك"<sup>3</sup> تستطيع إنعاشها إنما لم تتدمر فقط من خلال ميكانيزماتها بل أيضا من خلال مبادئها نتيجة لهذا الوضع ظهر فكر جديد (الكلاسيكيون الجدد) يمثله كل من " جون كينز" ، و آخرون مثل "ألفين هانسن" و " ألين فليس" وغيرهم ، الذين انتقدوا الفكر الكلاسيكي حيث اعتبروا أن عملية التوازن لا تتم تلقائيا و أن الإنسان ليس دائما رشيدا في تصرفاته ، و أن الدولة يجب أن تتدخل في النشاط الاقتصادي و تساهم في تصحيح الاختلالات من خلال الاستهلاك ، الإنتاج و الاستثمار. و بالموازاة مع ذلك ظهر الفكر الاشتراكي و الذي ازدهر مع انتصار الثورة البولشوفية في روسيا و الذي استمد أسسه من أفكار " كارل ماركس" .

1 . 3-2 Loïc P, " Les problèmes généraux des finances publiques et le budget " , Ed CUJAS , Paris, 1975, p 68

لقد تبني الفكر الاشتراكي فكرة هيمنة الدولة الكاملة على كافة الأنشطة الاقتصادية، الاجتماعية وغيرها و تستخدم الدولة في ذلك عنصر التخطيط المسبق من أجل تحقيق أهدافها، لكن الواقع أثبت عكس ذلك حيث أن الدول التي تبنت الفكر الاشتراكي كأسلوب لتسيير شؤونها الاقتصادية، السياسية والاجتماعية فشلت فشلا ذريعا خصوصا في الميدان الاقتصادي و عجزت عن تحقيق التنمية لمجتمعاتها.

بعد هذا العرض الوجيز لنظرة مختلف المدارس الفكرية لموضوع التنمية سنحاول في الفقرة القادمة تحديد مفهوم التنمية و تقديم مختلف وجهات النظر التي تناولته .

### - مفهوم التنمية

إن مفهوم التنمية من الناحية اللغوية يعني شيء واحد وهو التغيير المرتبط بالزيادة في شيء ما في وقت معين، ومن الناحية اللغوية أيضا يختلف المقصود بمفهوم التنمية عن غيره من المصطلحات مثل النمو، فمثلا في القاموس العربي يقيم التفرقة بين المصطلحين، فالنمو " يعرف بالزيادة النسبية الحقيقية في الناتج القومي في سنة معينة مقارنة بالسنة السابقة و يتحقق النمو بتضافر عوامل الإنتاج و تفاعلها في نطاق العملية الإنتاجية ، و يرتفع معدل النمو بزيادة عوامل الإنتاج المستخدمة و ارتفاع إنتاجية العمل و إنتاجية كل من هذه العوامل " <sup>1</sup> فنمو الشيء يعني زيادته أو تغييره إلى حال أفضل أما تنمية الشيء فتعني وجود فعل يؤدي إلى النمو ، أي أنه فيها عنصر التعدد والفعالية <sup>2</sup> وبالتالي فإن العملية تشتمل على النمو وعلى التغيير.

<sup>1</sup> عصام فوزي ، عدنان سليمان ، التنمية الاقتصادية ، منشورات جامعة دمشق ، سوريا ، 1995 ، ص142

<sup>2</sup> محمد فتح الله الخطيب ، الحكم المحلي والتنمية، منشورات كلية الاقتصاد والعلوم السياسية بجامعة القاهرة، مصر ، 1998 ، ص2

كما يمكن التفرقة بين التنمية والتغيير، فالتغيير هو التحول الذي يقع عليه من نظم وعلاقات وتفاعلات نتيجة التشريع كقاعدة جديدة تهدف إلى ضبط السلوك أو كنتاج لتغيير فرعي معين أو جانب من جوانب البيئة الطبيعية أو الاجتماعية<sup>1</sup>

كما تختلف دلالة مصطلح التنمية عن مصطلح التطور الذي نعني به الانتقال من حالة أو طور إلى آخر، فالانتقال مثلا من طور البداوة إلى الطور الريفي إلى الطور الحضري يعتبر تطورا، وأيضا الانتقال من مرحلة الحضارة حتى الجامعة مثلا يعد تطورا، فسمية التطور دائما هو من البسيط إلى المعقد والأحسن، كما لا يوجد مجتمع بدون تطور.

ويختلف مصطلح التنمية عن مصطلح التمدن، فالتمدن هو عملية تغيير الأسلوب التقليدي القديم لحياة الأفراد في المجتمع إلى أسلوب آخر أكثر حداثة، وبالتالي يمكن اعتبار مفهوم التمدن متحولا حيث يحتوي بداخله على اتجاه التحول مما هو تقليدي إلى ما هو أحدث وأكثر معاصرة.

هذا عن مضمون مصطلح التنمية من الناحية اللغوية، ولكن من الناحية الاصطلاحية يتضمن معاني وأمور كثيرة تختلف باختلاف الإيديولوجية السائدة في المجتمعات، وباختلاف تخصصات من يتناولوه بالدراسة والتحليل، حيث شاع استعمال هذا المصطلح خصوصا بعد ارتباطه بالإطار الاقتصادي والمتمثل في التنمية الاقتصادية، كما أن التنمية أصبحت قضية عالمية.

ومن هذا المنطلق يشير تقرير اللجنة التحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة للعلوم والتكنولوجيا من أجل التنمية إلى أن المسلم به عموما هو أن التنمية ليست مرادفة لمجرد النمو ولكنها تتضمن اعتبارات أخرى عديدة تتعلق أساسا برهافية الإنسان، ومن هذه الاعتبارات ما هو ثقافي وما هو روحي، وما هو مادي، ويذكر التقرير في موضع آخر

<sup>1</sup> كريم عبد النبي العبيدي، الإدارة والتنمية في ليبيا، بنغازي: جامعة قار يونس، ليبيا، 1995، ص91

أنه من الضروري أن تؤدي أنماط التنمية إلى غايات أعلى من التوظيف في الريف والمدينة نظرا للزيادة المتوقعة في السكان في البلدان النامية وتأثيرها على تمويل العمل، فليس من الضروري أن يكون التوظيف منتجا من الناحية الاقتصادية، ولكن ينبغي أن يكون مرضيا للفرد، حاثا على الناحية الخلاقة فيه للإبداع أو مؤديا إلى استخدام أكثر فائدة لوقت الفراغ<sup>1</sup>

وعلى الرغم من أن مفهوم التنمية قد ارتبط بظاهرة النمو الاقتصادي إذ توصف بأنها عملية النمو الشاملة التي عادة ما تكون متبوعة بتغيرات جوهرية في البنية الاقتصادية<sup>2</sup>، إلا أن حاجيات الإنسان المتنوعة و المتعددة قد أدت إلى توسيع مجال مفهوم التنمية حيث اشتمل على قضايا اجتماعية، سياسية وثقافية، إلى جانب القضايا الاقتصادية، وهذا التعدد والتنوع جعل التنمية أسلوبا ومنهجيا شاملا لكل ما يتعلق بحياة المجتمع والفرد، وعلى اعتبار أن الإنسان في تطور دائم، فإن حاجته أيضا متجددة، لذا فالتنمية لا بد أن تواكب هذا التطور والتغير للحاجات الإنسانية.

كما أن التنمية في أبسط معانيها، والتي يعرفها الدكتور أحمد رشيد بأنها "عملية تغيير في البنية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمع وفق توجهات عامة لتحقيق أهداف محددة تسعى أساسا لرفع مستوى معيشة السكان في كافة الجوانب، وبمعنى أن أية تنمية يقصد بها معيشة السكان في كافة الجوانب"، أي أن التنمية يقصد بها أيضا الارتفاع الحقيقي في دخل المواطنين من جوانب اقتصادية وغير اقتصادية<sup>3</sup>

وبالنظر إلى هذا المفهوم يتبين لنا أن التنمية تشمل أساسا الجانب الاقتصادي وبالتالي يتم النظر للتنمية على أنها تحقيق معدلات مرتفعة لدخل الفرد بما يحقق مستوى معيشة أفضل.

<sup>1</sup> تقرير الأمم المتحدة للعلوم والتكنولوجيا من أجل التنمية، 1978، ص15

<sup>2</sup> صالح فلاحي ، مرجع سابق ، ص 2

<sup>3</sup> سليمان الرياشي وآخرون، الأزمة الجزائرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت ، لبنان ، 1996 ، ص179

ويرى الأستاذ علي غربي أن "التنمية هي عملية معقدة وشاملة تضم جوانب اقتصادية واجتماعية وسياسية وثقافية مع عدم إهمال الجوانب النفسية والبيولوجية، وذلك لفهم السلوك الإنساني بالدرجة الأولى والدوافع التي تربط الأفراد وما يقومون به من علاقات، وما يترتب على ذلك من أنظمة تتداخل " تفاعلاتها وتأثيراتها في جوانب المجتمع المختلفة.<sup>1</sup>

ومن خلال هذا التعريف فإن التنمية تتضمن بعدين رئيسين هما الشمولية والتكامل، ويعني ذلك أن نجاح أي تنمية لا يكفي أن يقتصر على الاهتمام بالجانب الاقتصادي وحده مع إهمال الجوانب الأخرى لحياة الفرد وإلا أصبحت التنمية غير مكتملة .

وهذا التعريف للتنمية يتضمن عناصر أساسية حيث تعتمد على عملية التخطيط، وكذلك التركيز على الجانب الاقتصادي من خلال استغلال الإمكانيات والطاقات استغلالاً أمثل، وذلك بغرض الوصول إلى تحقيق الرخاء والرفاهية للمجتمع .

بينما يعرف الدكتور إكريم عبد النبي أن "التنمية هي العملية المخططة لتقدم المجتمع بكل أبعاده، اقتصادية كانت أم اجتماعية أم ثقافية أم سياسية، والتي تعتمد أكبر اعتماد على جهود المواطنين والدولة لتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياسية في المجتمعات المحلية والكبيرة والمساهمة في تقدمها بأكثر قدر مستطاع".<sup>2</sup>

و بالنظر لهذا التعريف نجد أنه يطابق إلى حد كبير إن لم يكن مستمداً من التعريف الذي اصطلحت عليه هيئة الأمم المتحدة عام 1956 ، فهذا التعريف له أهمية خاصة لأنه يحدد الجوانب الأساسية للتنمية المتمثلة في أن مشروعات التنمية يجب أن تكون جزءاً من سياسة المجتمع .

<sup>1</sup> أحمد رشيد، التنمية المحلية، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 1986 ،ص14

<sup>2</sup> إكريم عبد النبي العبيدي، مرجع سابق،ص92 ،

فالتنمية هي عملية تغيير مس ترة وشاملة لكافة مجالات الحياة حيث تتطلب المشاركة لجميع فئات المجتمع في تنفيذ مشاريع التنمية، فقد أعطت هيئة الأمم المتحدة في مجلسها الاقتصادي والاجتماعي عام 1956 تعريفا للتنمية بأنها العملية التي يمكن بمقتضاها توجيه كافة الجهود لجميع أفراد المجتمع بهدف خلق ظروف اجتماعية واقتصادية ملائمة في المجتمعات المحلية ومساعدتها على الاندماج في حياة المجتمع والإسهام في تقدمها بأقصى ما يمكن.<sup>1</sup>

ويتضح من هذا التعريف أن التنمية عبارة عن مجموعة عمليات ناتجة عن جهد مشترك بين جميع العاملين في المجتمع، مهما تباينت اختصاصاتهم، كما يبرز دور الحكومة في ذلك ويوضح أهمية الربط بين المجتمع المحلي والمجتمع الكبير.

من خلال هذا العرض لمفهوم التنمية بصفة عامة من الناحيتين اللفظية والاصطلاحية يمكن أن نأخذ النقاط الآتية حول مفهوم التنمية :

- إن التنمية هي عملية، بمعنى أنها خطوات مت اربطة ومتشابكة ومنسقة تتبع بعضها البعض في نظام يؤدي إلى غاية محددة، أي أنها عملية مجتمعية متشابكة متكاملة في إطار ينتج من الروابط بالغ التعقيد من عوامل سياسية واقتصادية واجتماعية وإدارية وعمرانية.

- إن التنمية مفهوم ذو مدلول اقتصادي واجتماعي وسياسي وثقافي، وهو لا يرتبط بقطاع معين من المجتمع دون الآخر، ولذا فهو منهجا وطنيا يتفاعل معه المجتمع بكل قطاعاته.

- إن التنمية مصطلح لا يخضع إلى تعريف دقيق، فهي ليست مجرد تحسين ظروف المعيشة، ولكنها هدف مستمر وقدرة على التغيير والنمو والتطوير، ولذا فإن أهداف التنمية تتغير وفقا لما يحتاج إليه المجتمع وما هو ممكن التحقيق، وهنا تكمن صعوبة تعريف ثابت ومحدد لها.

<sup>1</sup> إكرام عبد النبي العبيدي، مرجع سابق، ص93 ،

وعلى هذا الأساس يمكن اعتبار التنمية كما يعرفها الدكتور كاسر المنصور في مقالته "الحقيقة والأبعاد" بأن " التنمية هي عملية حضارية شاملة لمختلف أوجه النشاط في المجتمع بما يحقق رفاهية الإنسان وكرامته، و هي بناء الإنسان وتحريره وتطويره لكفاءته وإطلاق لقدراته على العمل البناء".<sup>1</sup>

وفقاً لهذا التعريف، يتم التعبير عن التنمية باعتبارها عملية حضارية تهدف إلى تحقيق الرفاهية الاقتصادية للإنسان وتطوير لقدراته وكفاءته وصوناً لكرامته، وذلك بغرض تحقيق المكاسب والانجازات التنموية.

لم يتوقف مفهوم التنمية عن التطور، حيث ظهرت مفاهيم جديدة لعل آخرها التنمية المستدامة التي انبثقت عن مؤتمر الأمم المتحدة حول التنمية البشرية في ستوكهولم سنة 1972 ثم في مؤتمر ريوديجانيرو سنة 1992، و قد عرفت اللجنة الدولية حول البيئة و التنمية في تقريرها المعروف بتقرير برونتلاند سنة 1987 التنمية المستدامة بأنها "تلبية احتياجات الحاضر دون التخلي عن تلبية احتياجات الأجيال المستقبلية".<sup>2</sup>

كما عرف الخطاب التنموي عدة مفاهيم أخرى مثل التنمية الوطنية، التنمية الجهوية، التنمية المحلية.

### \*صيغ التنمية :

هناك أربعة مراحل أساسية تشكل صيغاً لتنمية المجتمع:

\*التنمية كعملية : التركيز على سلسلة العمليات المتعاقبة التي ينتقل من خلالها النموذج من البسيط إلى الأكثر

تعقيداً، و يقاس هذا الانتقال في ضوء معايير متخصصة، تدور حول التغيرات السيكولوجية الاجتماعية.

\*التنمية كمنهج : بالتركيز على التنمية كمدخل موجه للعمل، و يظل الاهتمام في ظل هذا البعد بالعملية

القائمة، و يكمن الخلاف في نقاط التركيز، حيث يكون التركيز هنا على المنجزات أكثر من التركيز على

<sup>1</sup> كاسر المنصور، التنمية الإدارية: الحقيقة والأبعاد، مجلة ال ا رند العربي، دمشق، سوريا، 1994، ص72

<sup>2</sup> صالح فلاحي، مرجع سابق، ص5

العمليات المتعاقبة ، و بهذا المعنى تصبح حركة التنمية وسيلة لغاية أو طريقة عمل ، تستهدف منجزات بعينها ، وفي هذا الإطار توجه العملية لخلق الهدف.

\*التنمية كبرنامج : بالتركيز على مجموعة الأنشطة ، و يصبح البرنامج هو ذاته هدف.

\*التنمية كحركة : لا يكون التركيز هنا على مفهوم البرنامج و إنما على الارتباط الجماهيري بقضية التنمية و على الشحنة الوجدانية التي يجب أن يزود بها الأهالي حتى يتحولوا إلى عنصر إيجابي في الموقف الإنمائي من خلال الإيمان بقضية التقدم و تكريس الجهود لتحقيقها .<sup>1</sup>

هذا عن مفهوم التنمية بصفة عامة، والتي تم عرض مفهومها بشيء من الإيجاز، فماذا عن مفهوم التنمية المحلية؟ والتي هي أساس وموضوع دراستنا في هذا البحث.

---

<sup>1</sup> نيبيل السمالوطي ، علم إجتماع التنمية : دراسة في إجتماعيات العالم الثالث ، دار النهضة ، بيروت ، لبنان ، 1991 ص53

### نظريات التنمية المحلية

قبل الحديث عن نظريات التنمية المحلية يجب أن نتكلم عن ماهية المحلي:

#### ماهية المحلية LE CONCEPT DU LOCAL :

إن مفهوم المحلي يرتكز على مفهوم الأقاليم (الفضاءات) الذي يعتمد على عدة عناصر ومنها:

-العنصر الجغرافي ، و يعني أي منطقة أو مدينة محددة جغرافيا بجبال ، وديان ، و غيرها\* عنصر الهوية أو الانتماء (IDENTITE) و الذي قد يتعارض مع الواقع الجغرافي.

-توفر مجال (فضاء) ملائم تتداخل فيه مجموعة من العوامل و العناصر المتكاملة.

-عنصر إداري يعتمد على تقسيم إداري تقرره الدول و الحكومات و الذي يكون في بعض الأحيان غير عادل لأنه يبني على اعتبارات غير موضوعية (سياسية ، جهوية . . .)

من خلال هذه العناصر يمكننا أن نعطي مفهوما للمحلية بأنها تلك الفضاءات التي توجد بها رابطة اجتماعية مكثفة (علاقات بين أشخاص ، ممارسات ثقافية... إلخ ) ، تسمح هذه الرابطة بالتعايش المشترك وبالتالي إعداد استراتيجيات جماعية للتنمية ، يقول الاقتصادي برنارد بيكور إن "مصطلح الأقاليم مصطلح مناسب لوصف هذه الفضاءات التي توجد بها تعاونيات و هي فضاءات يتطور فيها الوعي الجماعي بالوحدة و التماسك" <sup>1</sup> .

بالنسبة إلى دراستنا فإن المعيار الذي سنعتمده في تحديد مفهوم المحلية هو المعيار الإداري الذي يعتبر المحلي كل المناطق المعينة بطريقة إدارية و الذي يعرف بالجزائر بالتقسيم الإداري والذي يقسم تراب الجمهورية الجزائرية إلى ولايات ، دوائر و بلديات ، و الذي أقرته مختلف الدساتير المتعاقبة.

<sup>1</sup> محمد قدير، نظرة على التنمية المحلية يوم ( [WWW.TANMIA.MA](http://WWW.TANMIA.MA) ) يوم 15-04-2016

2- ظهور مصطلح التنمية المحلية:

لم يكن مصطلح التنمية المحلية يذكر في الأدبيات الاقتصادية ، فالمنظرون الاقتصاديون كانوا يركزون أبحاثهم و دراساتهم على النمو الاقتصادي و التنمية الاقتصادية بشكل عام ، لكن منذ ستينيات القرن الماضي بدأت تظهر البوادر الأولى للاهتمام بالتنمية

المحلية من خلال تنامي اهتمام الدول بالتسيير على المستوى المحلي كبديل و كرفض لنظام التسيير الموحد على المستوى المركزي الذي كان يسيطر على غالبية اقتصاديات دول العالم.<sup>1</sup>

وقد مر مصطلح التنمية المحلية بمرحلتين أساسيتين هما : مرحلة النضال ثم مرحلة الاعتراف المتعدد الأشكال ، حيث عرفت فترة العشرينات العديد من المشاريع التي اهتمت بتطوير المناطق الريفية فظهر مصطلح تنمية المجتمع ، ثم التنمية الريفية ، ثم التنمية الريفية المتكاملة.

حيث عرفت التنمية الريفية بأنها " مفهوم معنوي يعبر عن عملية ديناميكية تهدف لإحداث مجموعة من المتغيرات الوظيفية و الهيكلية لإعداد الطاقات البشرية الريفية بالشكل و الحجم الذي يمكن المجتمع من زيادة حجم الموارد المتاحة و الاستفادة منها إلى أقصى الدرجات المختلفة و ذلك عن طريق استيعاب الأساليب اللازمة لإحداث هذا التغيير " <sup>2</sup>.

و كان أول ظهور فعلي لمصطلح التنمية المحلية في بداية ستينيات القرن الماضي و تحديدا في فرنسا كرد فعل لقرارات الدولة التي أرادت أن تجعل من إعداد التراب أولوية وطنية و كان الهدف من هذه القرارات هو القضاء على الفوارق الجهوية بين العاصمة و الضواحي و حتى داخل العاصمة نفسها ، وهذا عن طريق سياسة إدارية تعيد تنظيم الأنشطة الاقتصادية من فوق حسب منطق قطاعي للمصالح ، هذه النظرة الفوقية

<sup>1</sup> Jean Yves Gouttebel, Stratégie de developpement teritorial , ed Economica, Paris, 2003, p91.

<sup>2</sup> منال طلعت محمود ، الموارد البشرية و تنمية المجتمع المحلي ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2003 ، ص 23

(اتخاذ القرارات من المركز دون التشاور مع السكان المحليين) كانت مرفوضة من قبل مختلف الفاعلين المحليين الذين يعتبرون أن تنمية أي إقليم يجب أن تأخذ بعين الاعتبار حاجيات سكانه و تطلعاتهم و بذلك طالبوا بتطبيق التنمية من تحت و التي تبنى على أساس استقلالية الأقاليم عن مركز القرار. العاصمة - (سياسيا ، اقتصاديا و اجتماعيا. )

لقد كان هذا الأمر في البداية مرفوض فلم يحضى بالقبول و الاحترام لأنه بني على بعد سياسي يطالب بهوية خاصة للأقاليم ، ثم استقر هذا المطلب على الجانب الاقتصادي و الاجتماعي ، و بداية من الثمانينات أخذ مصطلح التنمية المحلية يحوز القبول و كسب تدريجيا اعترافا من طرف مختلف الهيئات الحكومية و المؤسسات و الجمعيات و منها مندوبية مراقبة التراب و العمل الجهوي الفرنسية التي أقرت في مخطط 1984-1988 (DATAR)التنمية المحلية كنمط من أنماط التنمية.

3- نظريات التنمية المحلية:

إن إشكالية التنمية المحلية تعود إلى نهاية الحرب العالمية الثانية حيث طرحت كأحد البدائل للنموذج الاقتصادي الكلاسيكي الذي كان سائدا، حيث أن الواقع بين أن هناك تناقضات بين تنمية الدولة من جهة و تنمية المناطق من جهة أخرى ، مما أدى إلى بروز توجهات وأفكار جديدة.

وقد تميزت مرحلة الستينات بظهور نظرية أقطاب النمو **Les poles de croissance**<sup>1</sup>

و التي يمثلها كل من " فرانسوا بيرو " ، " بودفيل " ، " هيرشمان " و غيرهم .

لقد كانت هذه النظرية ملهمة للحكومات في تلك الفترة محاولة منهم إلى تعمير الأرياف والقضاء على الفوارق التي تميز المدينة عن الريف.

تقوم هذه النظرية على أساس القضاء المتعدد الأقطاب و الذي يعرفه بيرو: " بأنه فضاء غير متجانس ، حيث

تتكامل أجزاءه فيما بينها و تقوم بينه و بين الأقطاب المسيطرة تبادل أكبر من المناطق القريبة." <sup>2</sup>

كما يعرف فيليب أيدلو هذه النظرية " بأنها نظرية للنمو القطاعي غير المتوازن و في آن واحد كنظرية نمو جهوية غير متوازنة ...، إنها بالنسبة لنا تمثل نظرية تنمية المناطق و النظرية التي تأخذ بعين الاعتبار عدم التساوي بين الفضاءات ."

<sup>1</sup> ANDRE JOYAL, LE DEVELOPPEMENT LOCAL, EDITION DE L'IQRC, PARIS, 2002 , pp 15,16.

<sup>2</sup> JOSEPH LAJUGIE , PIERRE DELFAUD ET CLAUDE LACOUR , ESPACE REGIONAL ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, EDITION DALLOZ, PARIS 1979 p29 .

و من هنا نرى أن هذه النظرية تقوم على فكرة تقسيم البلد (الفضاء) إلى أقطاب كبيرة غير متجانسة سيؤدي بالضرورة إلى البحث عن كيفية تطوير كل قطب حسب خصوصيته و من ثمة سيؤدي في النهاية إلى تنمية الدولة ككل.

\* النظرية الثانية عن التنمية المحلية هي نظرية القاعدة الاقتصادية

### LA BASE ECONOMIQUE

هذه النظرية تعتمد على فكرة الصادرات كأساس لتنمية المناطق ، فحسب هذه النظرية أن مستوى الإنتاج والتشغيل لأي منطقة يعتمد على مدى قدرتها على التصدير و الذي يتحدد ب دوره بحسب الطلب الخارجي و في هذا المجال يقول كلود لكور " النمو الحضري يتحدد بإنشاء مناصب شغل و الذي يخلق مدا خيل ، هذه المداخيل تأتي من خلال النشاطات المتميزة ، هذه النشاطات تؤدي للتصدير الذي يؤمن مداخيل من الخارج ، هذه المداخيل تسمح بتوفير (إشباع) مختلف الحاجيات المحلية و كذا توسع النمو".<sup>2</sup>

تقسم هذه النظرية الأنشطة الاقتصادية داخل المنطقة إلى نشاطات قاعدية و نشاطات داخلية :

-النشاطات القاعدية هي النشاطات التي تغطي القطاعات المصدرة و التي تساهم في خلق مناصب شغل و جلب مداخيل من الخارج مثل (قطاع السياحة،....)

-النشاطات الداخلية هي الأنشطة الموجهة لتلبية الحاجيات الداخلية للمنطقة ، و بالتالي فالتكامل بين هذه الأنشطة يساهم في تطوير المنطقة و بالتالي تطوير البلد بأكمله.

\*

<sup>1</sup> JOSEPH LAJUGIE ,PIERRE DELFAUD ET CLAUDE LACOUR , " ESPACE REGIONAL ET AMEAGEMENT DU

TERRITOIRE " OP.CITE, P 119.

• النظرية الثالثة هي نظرية التنمية من تحت : THEORIE DU DEVELOPPEMENT PAR LA BAS

هذه النظرية تركز على فكرة تنظيم الاقتصاد من طرف أعضاء المجموعات المحلية لصالحها ظهرت هذه النظرية في بداية السبعينات و قد تميزت هذه الفترة بعدة تحولات مست الاقتصاد العالمي أهمها ارتفاع أسعار الطاقة (البترو ، ... ) و تكاليف النقل و انخفاض المالية العمومية مما طرح أفكار جديدة وبدائل تمثلت في البحث عن تنمية تنطلق من الأسفل نحو الأعلى خصوصا بعد التحولات التي مست المجتمعات و اهتمامها أكثر بالجوانب الاجتماعية و البيئية و مطالبة المجتمعات المحلية بمساهمة أكبر في القرارات التي تمس حياتهم حيث يقول جون لويس قويغو حسب هذه النظرية التنمية المحلية بأنها " تعبير عن تضامن محلي ، هذا التضامن يخلق علاقات اجتماعية جديدة ويظهر إرادة سكان منطقة لثمين الثروات المحلية والذي يخلق تنمية اقتصادية . " <sup>1</sup>

هذا التعريف يعطي فكرة عن مكونات التنمية المحلية حسب هذه النظرية وهي:

- الجانب الثقافي الذي يظهر من خلال التضامن بين مختلف أعضاء المنطقة والذي يقوم أمام كل التحديات التي تواجهها المنطقة.

- الجانب الاقتصادي و المتمثل في استغلال الثروات المحلية للمنطقة من طرف أبناءها.

\* النظرية الرابعة هي نظرية المقاطعة الصناعية DISTRICT INDUSTRIEL <sup>2</sup>

تعود هذه النظرية في بدايتها إلى الأعمال التي قدمها ألفريد مارشال ( 1890 ) الذي كان أول من تحدث عن التجمعات التي تنشأ من تركز مجموعة من المؤسسات تنشط في نفس المجال في منطقة واحدة و التي أطلق عليها اسم (مقاطعة صناعية). هذه الأفكار طورها الاقتصادي الإيطالي بيكاتيني ( 1979 ) خصوصا على مستوى إيطاليا و تحديدا في منطقة الوسط الشمالي.

<sup>1</sup>JEAN-LOUIS GUIGOU, " LE DEVELOPPEMENT LOCAL: ESPOIRS ET FREINS ", IN "DEVELOPPEMENT LOCAL

<sup>2</sup>ET DECENTRALISATION", SOUS LA DIRECTION DE BERNARD GUESNIER, ED.ECONOMICA , PARIS1986,p47.

ANDRE JOYAL, LE DEVELOPPEMENT LOCAL, OP.CITE, PP 48,49 .

تقوم هذه النظرية على فكرة أن تركز مجموعة من المؤسسات الصغيرة و المتوسطة PME في منطقة واحدة سوف يعود عليها بالنفع حيث سيؤدي إلى:

- تخفيض تكلفة النقل سواء عند الشراء أو عند البيع.

- الاستفادة من يد عاملة مؤهلة و قريبة.

- تسهيل تحويل المعارف و المعلومات بين المؤسسات.

إن مميزات المقاطعة الصناعية تتمثل في :

تتركز مجموعة كبيرة من مؤسسات PME متخصصة في نشاط معين ( الألبسة ، الأحذية ، الآلات ، الخياطة ، الطرز ... )

-قيام تضامن و تعاون بين هذه المؤسسات.

-قدرة إنتاج مرنة و مسايرة للطلب المتزايد.

-مساعدة السلطات الإدارية لهذا التجمع لما يقدمه من فوائد للمنطقة.

إن قيام مثل هذه التجمعات الصناعية سيسمح بتبادل المعلومات نظرا للتقارب في مكان واحد فالعمال و الإطارات و الرؤساء و الحراس و زوجاتهم ستتاح لهم الفرصة للتكلم و التقارب و بالتالي إمكانية القيام بمبادرات و خلق روابط محلية بينهم تشعرهم بالانتماء إلى حيز معين.

#### ● النظرية الخامسة هي نظرية الوسط المجدد LE MILIEU INNOVATEUR

هذه النظرية ظهرت نتاج بحث قام به مجموعة من الباحثين الأوروبيين حول الوسط و التي يرأسها "فيليب أيدلو" ، و التي تعتبر الإقليم هو الوسط المجدد (GREMI) المجدد والمنشئ لكل الأنشطة ، حيث يرى أصحاب هذه النظرية أن التنمية المحلية هي نتاج تطور متسلسل و متجدد على إقليم معين ، أي أن التنمية لا يمكن أن تحدث إلا بوجود وسط ، هذا الوسط هو الإقليم الذي فيه عناصر و عوامل قادرة على استيعاب مختلف المعارف والتأقلم مع مختلف المتغيرات و هذا من خلال التراكمات التاريخية التي توجد داخل الوسط ، و في هذا الإطار يقول

دينيس مايلات " إن الوسط ( الإقليم ) يضم مجموعة متكاملة من أدوات الإنتاج و ثقافة تقنية و عناصر تساعد المؤسسة على المعرفة و التنظيم و استعمال التكنولوجيات ودخول السوق و بذلك فالوسط يقدم كوسيلة للإستعاب و الفهم و الحركة المتواصلة"<sup>1</sup>

و بذلك يعتبر الوسط ( الإقليم ) حسب هذه النظرية المكان الأفضل للتطور و إحداث التنمية بعد هذا العرض الوجيز لأهم نظريات التنمية المحلية نقدم في الفقرة القادمة مجموعة من التعاريف التي تبحث في هذا المفهوم.

#### -التعريف بالتنمية المحلية

لقد تعددت الكتابات و التعريفات التي تبحث في هذا المفهوم ، ونتيجة لتطور مفهوم التنمية بصفة عامة، وكما أوضحنا ذلك سابقا حيث أن مفهوم التنمية لم يعد يركز على جانب معين بل أصبح يشكل عملية مجمعة متعددة الأبعاد والجوانب يسعى إلى إحداث تغيرات هيكلية وجذرية في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياسية.. الخ، بشكل متوازن تماما يساير زيادة معدلات النمو الاقتصادي وتحقيق العدالة في توزيع عوائد التنمية، أي تحقيق العدالة في توزيع الدخل القومي، وفي ظل هذا التطور في فكر التنمية تطور أيضا مفهوم التنمية المحلية خاصة بعد الحرب العالمية الثانية حيث حظيت المجتمعات المحلية باهتمام كبير من معظم الدول النامية والتي تعد كوسيلة فعالة لتحقيق التنمية الشاملة على المستوى الوطني ، وبالتالي أصبحت التنمية المحلية تأخذ أهمية كبيرة كونها تهدف إلى تطوير المجتمعات المحلية، كما أن الجهود الحكومية بالإضافة إلى الجهود الذاتية والمتمثلة في المشاركة الشعبية تلعب دورا كبيرا في تحقيق التنمية المحلية.

<sup>1</sup> DENIS MAILLAT " COMPORTEMENT SPATIAUX ET MILIEUX INNOVATEURS " IN " ENCYCLOPEDIE D'ECONOMIE SPATIALE "ED , ECONOMICA ,PARIS , 1995, p. 256 .

وفي هذا الإطار يمكن أن نعرف التنمية المحلية في أبسط معانيها على أنها "العملية التي بواسطتها يمكن تحقيق التعاون الفعال بين الجهود الشعبية والجهود الحكومية للارتقاء بمستويات المجتمعات المحلية والوحدات المحلية اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وحضاريا من منظور تحسين نوعية الحياة، لسكان تلك التجمعات المحلية في أي مستوى من مستويات الإدارة المحلية في منظومة شاملة ومتكاملة".<sup>1</sup>

وفقا لهذا التعريف، يرى الدكتور عبد المطلب عبد الحميد أن التنمية المحلية تركز على عنصرين أساسيين، أولهما يتعلق بالمشاركة الشعبية والتي تدعم جهود التنمية المحلية ومن ثم مشاركة الأهالي أنفسهم في جميع الجهود التي تبذل لتحسين مستوى معيشتهم ونوعية الحياة التي يعيشونها معتمدين بقدر الإمكان على مبادراتهم الذاتية، أما العنصر الثاني فيتمثل في توفير مختلف الخدمات والمشروعات المتعلقة بالتنمية المحلية بأسلوب يشجع هذه المبادرة والاعتماد على النفس والمشاركة.

و عرفها قزافييه قريفي (Xavier Griffer) " بأنها مسار تنوع و إثراء النشاطات الاقتصادية والاجتماعية داخل إقليم معين من خلال تعبئة طاقات و موارد ذلك الإقليم ".<sup>2</sup>

وبالنظر إلى هذا التعريف فهو يعبر على أن التنمية المحلية عبارة عن مسار ضمن حدود معينة ( إقليم ) يشمل الجوانب الاقتصادية و الاجتماعية و يعمل على تعبئة طاقات ذلك الإقليم بغرض استغلال إمكانياته و موارده. كما يرى الدكتور أحمد رشيد بأن "التنمية المحلية هي دور السياسات والبرامج التي تتم وفق توجهات عامة لإحداث تغيير مقصود ومرغوب فيه في المجتمعات المحلية تهدف إلى رفع مستوى المعيشة في تلك المجتمعات بتحسين نظام توزيع الدخل"<sup>3</sup>

<sup>1</sup> عبد المطلب عبد الحميد، التمويل المحلي والتنمية المحلية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2001، ص13

<sup>2</sup> Xavier Griffer , Territoires de france : Les enjeux economiques sociaux de la decentralisation , Ed , Economica , Paris ,1984,P146.

<sup>3</sup> أحمد رشيد، مرجع سابق، ص16

وبالنظر إلى هذا التعريف الذي يعتبر أن التنمية المحلية هي عبارة عن سياسات وبرامج تهدف إلى تنمية الجانب الاقتصادي والاجتماعي للمواطن، وبالتالي لا تقتصر التنمية على الجانب الاقتصادي دون سواه، كما أن التنمية المحلية بهذا المعنى هي عملية شاملة، فهي ليست منفصلة عن المفهوم العام للتنمية، كما أن التنمية في أي جانب من جوانبها هي عملية متكاملة، فالتنمية المحلية وإن كانت تبدو اقتصادية في إطارها العام إلا أن هدفها اجتماعي، وهذا ما يؤكد على أن التكامل بين الجوانب الاقتصادية والجوانب الاجتماعية هو حتمي وضروري، ولا يقتصر هذا التكامل على الجوانب المادية فقط، ذلك أنه لا بد وأن يواكب التغيرات المادية تغيرات غير مادية تتمثل في ترشيد السلوك وترسيخ القيم لدى المواطنين وأيضا محاربة التقاليد السيئة والتي تقف حجرة عثرة أمام التقدم في كافة مجالات الحياة.

ويرى الأستاذ آرثر دونهام (ARTHUR DUNHAM) بأن "التنمية المحلية ما هي إلا نشاط منظم لغرض تحسين الأحوال المعيشية في المجتمع وتنمية قدراته على تحقيق التكامل الاجتماعي والتوجيه الذاتي لشؤونه، ويقوم أسلوب العمل في هذا الحقل على تعبئة وتنسيق النشاط التعاوني والمساعدات الذاتية لمواطنين، ويصحب ذلك مساعدات فنية من المؤسسات الحكومية والأهلية<sup>1</sup>".

من خلال هذا التعريف، يبين لنا الأستاذ آرثر دونهام بأن التنمية المحلية تتحكم فيها عناصر هامة تتمثل في ضرورة وجود برنامج مخطط يشمل حصر لكافة احتياجات الأفراد، كما يفسح المجال للمشاركة الشعبية والجماعية، وذلك بغرض إنجاز مشاريع التنمية المحلية، وأيضا ضرورة توفير مساعدات فنية وإعانات مالية تقدمها السلطات المركزية لتلك الجماعات المحلية مثل دعمها بالمعدات والأجهزة، وكذا بالأموال التي لها دور في عملية دعم التمويل المحلي.

<sup>1</sup> مصطفى الجندي، الإدارة المحلية وإستراتيجيتها، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1987، ص132

كما عرفها الأستاذ<sup>1</sup> ويفر "كالآتي " التنمية المحلية تعني بكل بساطة استعمال ثروات منطقة معينة من طرف ساكنيها من أجل تلبية حاجياتهم الخاصة ، إن مكونات هذه الحاجيات تتمثل في : ثقافة المنطقة ، السلطة السياسية و الموارد الاقتصادية " .<sup>1</sup>

من خلال النظر إلى هذا التعريف الذي يشير إلى تضافر الجهود المحلية لسكان المنطقة من أجل تحقيق التنمية المحلية بكل جوانبها الثقافية ،الاقتصادية و السياسية.. الخ، دون التركيز على جانب معين من جوانب مجالات التنمية المختلفة على اعتبار أن التنمية المحلية هي كلا متكاملًا لكافة جوانب مجالات الحياة.

وفي إطار مفهوم التنمية المحلية يرى الدكتور فاروق زكي بأن "التنمية المحلية هي تلك العمليات التي توحد جهود الأهالي وجهود السلطات الحكومية لتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمعات المحلية وتحقيق تكامل هذه المجتمعات في إطار حياة الأمة ومساعدتها على المساهمة التامة في التقدم القومي، وتقوم هذه العمليات على عاملين أساسيين هما مساهمة الأهالي أنفسهم في الجهود المبذولة لتحسين مستوى معيشتهم، وكذا توفير ما يلزم من الخدمات الفنية وغيرها بطريقة من شأنها تشجيع المبادرة والمساعدة الذاتية والمتبادلة بين عناصر المجتمع وجعل هذه العناصر أكثر فعالية . " <sup>2</sup>

بالنسبة لهذا التعريف فإنه يتناول فكرة أساسية تنحصر في تركيز عملية التنمية المحلية على أساس مشاركة أفراد الجماعة المحلية في حد ذاتها انطلاقًا من الحكم على أن التنمية قد تؤدي إلى الفشل إذا ما تمت على عناصر بشرية لا تنتمي إلى ذلك الإقليم المعني، الأمر الذي لا يسمح بخلق إطارات بشرية محركة للنشاط التنموي المحلي ذلك أن إصلاح وتطوير الجماعات المحلية في جوهرها لن تكون إلا بالاعتماد على طاقاتها الذاتية المتمثلة في الأفراد الذين يقطنون على مستوى إقليمها.

<sup>1</sup> WEAVER . C , LE DEVELOPPEMENT PAR LE BAS : VERS UNE DOCTRINE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ,

ED LITEC , PARIS , 1988, P 179 .

<sup>2</sup> .مصطفى الجندي ، مرجع سابق،ص49

و قد عرفتها الأمم المتحدة ب "التنمية المحلية هي العمليات التي يمكن بها توحيد جهود المواطنين والحكومة (الهيئات الرسمية) لتحسين الأوضاع الاقتصادية و الاجتماعية في المجتمعات المحلية ومساعدتها على الاندماج في حياة الأمة و المساهمة في رقيها بأقصى قدر مستطاع".<sup>1</sup>

من خلال النظر إلى هذا التعريف الذي يشير إلى التأكيد على ضرورة تنمية المجتمع المحلي وأيضاً تضافر الجهود الحكومية مع الجهود الشعبية للمجتمع المحلي من أجل تحقيق التنمية الشاملة والمتوازنة بكل جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.. الخ، دون التركيز على جانب معين من جوانب مجالات التنمية المختلفة على اعتبار أن التنمية المحلية هي كلا متكاملًا لكافة جوانب مجالات الحياة.

ومن خلال هذا العرض الوجيز لمفاهيم التنمية المحلية نستخلص من ذلك أن التنمية المحلية هي عملية تراكمية والقصد منها إجراء وإحداث تحسينات على كافة الأصعدة سواء كانت على الصعيد الاجتماعي، الاقتصادي والخدماتي للمجموعة المحلية في حدود لا تكاد تختلف في مبادئها وأسسها عن التنمية الوطنية إلا من حيث مجال تطبيقها، كما تبرز الهدف الرئيسي من التنمية المحلية، إضافة لما تم ذكره مسبقاً كونها تمنح فرصة أكبر للهيئات والوحدات المحلية على التكفل بجزء من مسؤولية تنمية المجتمع جنباً إلى جنب مع الهيئات المركزية سعياً في ذلك إلى تحقيق مبدأ التوازن على مستوى المناطق في الأقاليم، هذه الأخيرة تتيح للوحدات الإقليمية باب المبادرات التي من شأنها تلبية مطالب سكان الإقليم محلياً بحسب ما تستدعيه الضرورة والظروف، وبحكم قرابته من معرفتهم الكافية بالمحيط الاجتماعي والثقافي والاقتصادي للمنطقة التي تقع ضمن حدود ذلك الإقليم، الأمر الذي يترتب عليه إن أخذت هذه الأبعاد بعين الاعتبار تحقق نجاحات في تجسيد التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية على المستوى المحلي.

<sup>1</sup> ميشيل تودارو ، ترجمة محمود حسن حسني و محمود حامد محمود ، التنمية الاقتصادية ، دار المريخ ، السعودية ، ص 50

- 3مجالات التنمية المحلية: إن مجالات التنمية المحلية فهي متعددة، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

### أ. التنمية الاقتصادية :

على الرغم من تعدد التعاريف و التفسيرات حول هذا الموضوع ، إلا أنه يمكن إعطاء تعريف مشترك و هو أن " :  
التنمية الاقتصادية يقصد بها عملية تحسين و تنظيم استغلال الموارد المادية و البشرية المتاحة بهدف زيادة الإنتاج الكلي من السلع و الخدمات بمعدل أسرع من معدل الزيادة في السكان بهدف تحقيق زيادة متوسطة في دخل الفرد الحقيقي " .<sup>1</sup>

إذا فغاية التنمية هي رفاهية الإنسان ماديا عن طريق تحسين دخل الفرد وتحسين مستواه المعيشي، كما أن هذا النوع من التنمية والتي تهدف أساسا إلى وضع مخططات يكون الغرض منها تطوير الوضعية الاقتصادية للمجموعة المحلية سواء كانت في الجانب الصناعي أو الزراعي وحتى المنشآت القاعدية بما يسمح لاحقا بتوازن يمكنها من توفير منتجات اقتصادية تلبى بها حاجات أفرادها ، ومن ثم فقد جاءت التنمية الاقتصادية بأطروحات مختلفة مبنية على الأسس المنهجية العلمية من أجل إسعاد الإنسان وتحقيق رخاؤه المادي.

### ب. التنمية الاجتماعية:

وهو مجال تنموي يسعى للاهتمام بتنمية الجانب الاجتماعي لأفراد الإقليم الواحد، حيث أن جوهر هذا المفهوم هو العنصر الإنساني للتركيز على قواعد مشاركة الفرد في التفكير و إعداد و تنفيذ البرامج الرامية للنهوض به و " بالاهتمام و خلق الثقة في فعالية برامج التنمية الاجتماعية و التي تنحصر أساسا في الخدمات العامة و الخدمات الاجتماعية مثل الصحة و التعليم و الإسكان والضمان الاجتماعي التي يمكن جمعها في عملية الاستثمار في الموارد البشرية " .<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مختار حمزة و آخرون ، دراسات في التنمية الريفية المتكاملة بمصر ، مكتبة الخانجي ، القاهرة، مصر ، 1994 ، ص377

<sup>2</sup> محمد رياض عاتمي . نظريات و مفاهيم الاتجاه التكاملي للتنمية الريفية ، مكتبة الاسكندرية ، مصر، 1989 ، ص49

و هناك علاقة بين التنمية الاقتصادية و التنمية الاجتماعية حيث " لا يمكن أن تحدث تنمية اقتصادية دون تغيير اجتماعي ، و لا يمكن أن تحدث تنمية اجتماعية دون تنمية اقتصادية"<sup>1</sup>

### ج. التنمية السياسية:

تهدف إلى تنمية النظام السياسي القائم في دولة ما على اعتبار أن التنمية السياسية تمثل استجابة للنظام السياسي للتغيرات في البيئة المجتمعية والدولية، و لاسيما استجابة النظام لتحديات بناء الدولة والأمة والمشاركة وتوزيع الأدوار، ولا تكون التنمية السياسية إلا من خلال تحقيق استقرار النظام السياسي، وهذا الأخير لا يتم إلا إذا توافر فيه الشكل أو الأخذ بأشكال المشاركة الشعبية الجماهيرية والمتمثلة في حق المواطنين في اختيار من يمثلونهم لتولي السلطة كاختيار النخب الحاكمة أو اختيار أعضاء البرلمان والمجالس التشريعية أو المحلية.. الخ، ومن خلال المشاركة السياسية يلعب المواطن دورا كبيرا في دعم مسيرة التنمية السياسية.

### د. التنمية الإدارية:

ترتبط التنمية الإدارية بتواجد قيادة إدارية فعالة لها القدرة على بث روح النشاط الحيوي في جوانب التنظيم ومستوياته كما يغير سفي الأفراد العاملين بالمنظمة روح التكامل والإحساس بأنهم جماعة واحدة ومتم الربطة تسعى إلى تحقيق الأهداف والتطلع إلى المزيد من العطاء والانجازات كما أن مفهوم التنمية الإدارية يرتبط أكثر بتنمية وتطوير القدرات البشرية في الإدارة لتحقيق عنصر الكفاءة والفعالية في المؤسسات الإدارية العلمية وزيادة مهاراتها وقدراتها على استخدام هذه الطرق في حل ما يواجهها من مشاكل ورفع مستوى أدائها وتطوير سلوكها بما يحقق أقصى ما في التنمية الاقتصادية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد . إسماعيل فرج ، التخطيط للتنمية الريفية ، مكتبة الإسكندرية ، مصر، 1983 ، ص 240

<sup>2</sup> . إبراهيم عبد اللطيف، "الإطار الفكري للتنمية المحلية"، مجلة الإدارة، عدد3، مجلد 24 ، يناير 1992 ،ص54

4. التنمية المحلية والتخطيط الإقليمي:

إن قضايا التنمية المحلية ترتبط أساسا بعمليات التغيير المخطط على المستوى المحلي ، على اعتبار أن التخطيط هو الوسيلة الفعالة لبلوغ أهداف التنمية ، و لذلك تثار مجموعة من التساؤلات حول التخطيط ومعناه و أهدافه و أساليبه ، فضلا عن العوامل الاقتصادية و الاجتماعية التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند إعداد الخطة أو تنفيذها و عموما يعرف التخطيط بأنه مجموع البرامج و الخطط التي توضع من أجل تحقيق أهداف معينة ، كما يعد مجالا لعملية تربوية يعد فيها أفراد المجتمعات المحلية للعمل بأنفسهم و المساهمة في إدارة شؤونهم العامة ، و التخطيط لا يجرى في فراغ اجتماعي ، إذ لا يمكن أن يكون مجرد تنظيم آلي للموارد يتم إدماجها في عملية إنتاجية ، و إنما يجب أن يكون التخطيط اندفاعيا لتحقيق تنمية جماعية يشترك فيها الناس و الموارد باستمرار.

و لكي يكون التخطيط للتنمية المحلية سليما لا بد أن يقوم على مجموعة من الأسس و هي<sup>1</sup>

- أن يكون التخطيط واقعا و على أساس الموارد البشرية و المادية المتاحة.

- أن يكون التخطيط شاملا و متكاملا لمختلف الأنشطة الاقتصادية و الاجتماعية و ذلك لتحقيق الأهداف المنشودة.

- أن يكون التخطيط مرنا بحيث يعاد تشكيله في ضوء التجربة و التقييم.

كما يجب أن نشير إلى أن التخطيط المحلي يجب أن يكون جزءا من التخطيط الوطني الذي يعد على مستوى المركز و يشمل كافة الأقاليم و يهتم بكافة القطاعات و الأنشطة المختلفة ، لكن أهمية التخطيط المحلي تكمن في كون التخطيط لا يمكن أن يحقق النجاح بالشكل المطلوب إلا إذا كان نابعا أضف إلى ذلك أن التخطيط المحلي

يتميز عن التخطيط القومي وهذا لعدة ، من البيئة المحلية<sup>2</sup> اعتبارات لعل أهمها<sup>3</sup> . :

<sup>1</sup> . مريم أحمد مصطفى، التنمية بين النظرية و واقع العالم الثالث، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 1997 ، ص227

<sup>2</sup> علي الشريف، الإدارة العامة : مدخل الأنظمة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية ، مصر، 1991 ، ص333

<sup>3</sup> . المرجع سميير بن محمد عبد الوهاب السيد ، النظم المحلية : إطار عام مع التركيز على النظام المحلي المصري ، بدون دار نشر ، . القاهرة ، مصر ، 2000 ، ص95

- صعوبة التخطيط على المستوى القومي لمعالجة مسائل ومشاكل معينة يتميز بها إقليم معين أو وحدة من الوحدات الإدارية المحلية، ذلك أن التخطيط على المستوى الإقليمي أو المحلي يعالج مشاكل التنمية المحلية لكل المواطنين المحليين في حياتهم وفي نطاق مجتمعاتهم المحلية.

-مراعاة التخطيط لظروف واحتياجات كل إقليم من أقاليم الدولة من حيث مستوى التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما يعمل على النمو المتكافئ لهذه الأقاليم، وذلك بالنهوض بالأقاليم المختلفة حتى لا تكون عقبة في سبيل التنمية القومية.

- التنسيق بين الخدمات المطلوبة سواء كانت اجتماعية أو اقتصادية أو ثقافية أو صحية، حيث أن التنسيق هو العامل الحاسم الذي يسهل تحقيق الأهداف التي ترمي إليها هذه البرامج في مجالات التنمية الاجتماعية المختلفة. -تحقيق تطوير سريع في المجتمعات المحلية ورفع مستويات معيشة المواطنين للمجلس، فالارتباط بخطة معينة محدودة بوقت معين من شأنه تحديد أدوار المسؤولين عن التنفيذ والتمويل، الأمر الذي يشجع كل القوى المعنية على تحقيق أهداف الخطة.

-المساهمة في تعبئة جميع الموارد المادية والبشرية التي تتطلبها عملية التنمية المحلية مثل القوى البشرية والموارد الطبيعية المختلفة، وكذا جهود المؤسسات الحكومية والأهلية. و مع كل هذه الاعتبارات التي تميز التخطيط المحلي ، لا بد أن نشير إلى أن هذا الأخير يجب أن يتوافق مع التخطيط الوطني الذي يعتبر ضرورة لازمة و بدونه يكون التخطيط المحلي لا قيمة له ، كما أن التخطيط الوطني يجب أن يضمن التنسيق و التكامل بين مختلف الأقاليم و هذا برسم خريطة واضحة المعالم للمناطق الإقليمية طبقا للموارد المتاحة و الاحتياجات الأساسية المطلوبة لكل إقليم.

و عموما فإن التخطيط يستلزم أمورا هامة لا بد من توافرها كي تكتمل عملية التخطيط بكفاءة ، و تتمثل في <sup>1</sup>:

<sup>1</sup> .مصطفى الجندي، المرجع في الإدارة المحلية المقارنة، الإسكندرية: منشأة المعارف ، مصر، 1971، ص 60 ص61

-القيام بحصر شامل لجميع أنواع المتطلبات المحلية المباشرة وغير المباشرة والتي تتطلب توفيرها للوفاء باحتياجات أفراد المجتمع المحلي.

-تحديد أولويات الخطة ومستوياتها التي يجب أن تستهدف الوصول إليها لكل نوع من أنواع الخدمات المتعددة كالتعليم، الصحة، السكن والمياه.. الخ.

-القيام بحصر الخدمات الحالية ومدى توافرها وتوزيعها على المناطق المختلفة للأقاليم.

-تحديد الزيادة اللازمة في كل أنواع الخدمات للوصول إلى المستوى المطلوب مع مراعاة عدالة توزيع الخدمات بين أفراد سكان الأقاليم.

-إعداد الفنيين والبرامج والنظم الإدارية اللازمة لعمليات الإنشاءات للتجهيزات العمرانية.

-الارتقاء بمستوى الخدمات الحالية والمحلية حتى تصل إلى أقصى كفاءة لها بأقل النفقات.

-القيام بالتنسيق الكامل بين التخطيط الاجتماعي والاقتصادي والعمراني حتى يتحقق التوازن بين الحاجيات والإمكانات على المدى الطويل.

-تطابق البرامج والأهداف وفقا لحاجات الأفراد وتماشيها مع التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي تستهدفه الدولة.

وختاما نقول أن نجاح عملية التخطيط المحلي يرتبط ارتباطا كليا بدرجة مساهمة الأهالي المحليين فيه ، كما يرتبط بالقيادات المحلية و بالأشخاص المحليين الذين يتولون أمره ، و أيضا الذين يوكل إليهم أمر تنفيذ خطته ، و على المهارات الفنية و قدرة التصرف و الابتكار التي تتوفر فيهم.

كما يجب أن يراعي التخطيط المحلي الظروف الاجتماعية و التراث الثقافي و الحضاري لكل إقليم.

المطلب الثاني :

مقومات التنمية المحلية

### 1- المقومات المالية

يعد العنصر المالي عاملاً أساسياً في التنمية المحلية ، حيث أن نجاح الهيئات المحلية في أداء واجبها والنهوض بالأعباء الملقاة على عاتقها من ناحية توفير الخدمات للمواطنين يتوقف لحد كبير على حجم مواردها المالية ، و من الطبيعي أنه كلما ازدت الموارد المالية التي تخص الهيئات المحلية كلما أمكن لهذه الهيئات أن تمارس اختصاصها على الوجه الأكمل معتمدة في كما أن ، ذلك على نفسها دون اللجوء إلى الحكومة المركزية للحصول على الإعانات المالية<sup>1</sup> تسيير هذه الموارد يتطلب وجود إدارة مالية على المستوى المحلي تتولى تنظيم حركة الأموال و هذا بالتخطيط المالي الجيد و كذا الرقابة المالية المستمرة.

كذلك من المقومات المالية التي تساعد على تحقيق التنمية المحلية<sup>2</sup> " توفر نظام محاسبي كفؤ و تنظيم رشيد للمعلومات ، و تحليل مالي سليم و موازنة محلية أو قيم مالية دقيقة." إن توفر هذه العناصر مجتمعة يساعد في تحقيق أهداف الجماعات المحلية و يجعلها تعمل بكفاءة عالية.

### 2- المقومات البشرية:

يعتبر العنصر البشري أهم عنصر في العملية الإنتاجية و في نجاح التنمية المحلية، فالعنصر البشري هو الذي يفكر في كيفية استخدام الموارد المتاحة أفضل استخدام، و هو الذي يدير التمويل اللازم لإقامة المشروعات، كما أنه هو الذي ينفذ هذه المشروعات، و يتابعها و يعيد النظر فيما يقابله من مشكلات و يضع الحلول المناسبة لها في الوقت المناسب، وإن دور العنصر البشري في التنمية المحلية يمكن النظر إليه من زاويتين:

-الأولى : هي أنه غاية التنمية ، حيث أن هدف التنمية هو الإنسان.

-الثانية : أنه وسيلة تحقيق التنمية.

<sup>1</sup> منال طلعت محمود ، مرجع سابق ، ص203

<sup>2</sup> .حالد سمارة الزغي ، التمويل المحلي للوحدات الإدارية المحلية ، شركة الشرق الأوسط للطباعة ، عمان ، الأردن ، 1985 ، ص35

لذلك وجب أن يكون هدف التنمية المحلية هو تنمية الموارد البشرية من مختلف الجوانب الاجتماعية ، الاقتصادية و الثقافية ، و حتى السياسية باعتبار أن الإنسان لديه طاقات و قدرات ذهنية و جسدية تفوق كثيرا ما تم استغلاله أو الاستفادة به فعلا في مواقع العمل المختلفة ، و أن الاستفادة القصوى من تلك القوة هي المصدر الحقيقي لتحقيق إنجازات التنمية المحلية ، و لن يتأتى ذلك إلا بفضل استيعاب هذه الحقيقة وتفعيلها ميدانيا و هذا بوضع إستراتيجية لتنمية الموارد البشرية ، هذه الإستراتيجية يجب أن تركز على مجموعة من المحاور و هي <sup>1</sup>:

-الرعاية الاجتماعية : و تشمل توفير شروط الحياة الكريمة و هي في مجملها الاحتياجات الأساسية لاستمرارية الحياة ، و تتمثل في : الغذاء ، الصحة ، التعليم ، السكن ، التوظيف.

-التأهيل الفني : يتمثل التأهيل الفني في توفير المؤهلات العلمية و العملية المختلفة التي تمكن الأفراد من تحقيق التواصل الدائم و المستمر بالمتطلبات الإنتاجية و التكنولوجية التي تسمح بمواكبة متطلبات التنمية و يندرج تحت هذا الإطار عمليات التدريب ، الإعلام ، نشر الوعي الثقافي و الفكري.

-المشاركة الجماعية (الشعبية) : تعني المشاركة الشعبية إشراك المجتمع و المواطنين بوجه عام في تحديد احتياجات التنمية و صيانة برامج العمل و تنفيذها و تقييمها و كذا إشاعة أسباب الثقة و الصدق بين الأفراد ، بمعنى تحقيق مفهوم المواطنة الذي يعني تحسيس المواطن بدوره وأهميته في المجتمع و في العملية التنموية.

### 3-المقومات التنظيمية :

تتمثل المقومات التنظيمية في وجود نظام للإدارة المحلية إلى جوار إدارة مركزية مهمته إدارة المرافق المحلية و تنظيم الشؤون المحلية.

و تعرف الإدارة المحلية بأنها "نقل أو تحويل سلطة إصدار قرارات إدارية إلى مجالس منتخبة من المعنيين." <sup>2</sup>

<sup>1</sup> .إستراتيجية تنمية الموارد البشرية 26 /03/ 2008 ، .http://www.moncoman.gov.om/arabic/HRD-strategy4.Asp

<sup>2</sup> .علي خاطر شطناوي ، قانون الإدارة المحلية ، دار وائل للنشر ، عمان ، الأردن ، 2002 ، ص97

كما تعرف بأنها " عبارة عن اعتراف الدولة للأشخاص الإقليمية بسلطة إصدار قرارات إدارية في بعض المجالات".<sup>1</sup>

و هناك تعريف آخر و هو " النظام الإداري الذي يقوم على توزيع الوظائف الإدارية بين الإدارة المركزية و هيئات و وحدات إدارية أخرى إقليمية أو مصلحة مستقلة قانونيا عن الإدارة المركزية بمقتضى اكتسابها للشخصية المعنوية ، مع بقائها خاضعة لقدر معين من رقابة تلك الإدارة".<sup>2</sup>

و من خلال استقراء ما سبق من التعريفات نجد أن الإدارة المحلية تتميز بالخصائص التالية :

-وجود مصالح محلية تختلف عن المصالح القومية ، إنشاء هيئات محلية منتخبة مهمتها إنجاز تلك المصالح ، إشراف الحكومة المركزية على أعمال تلك الهيئات .

و بذلك فإن نظام الإدارة المحلية يقوم على مبدئين أساسيين هما:

-مبدأ الديمقراطية : ذلك أن الإدارة المحلية تفتح الباب أمام المشاركة الشعبية في شؤون الحكم على المستوى المحلي و تدفعه إلى الاهتمام بالشؤون العامة ، حيث أنه كلما استعانت السلطة المركزية بالإدارة المحلية و مجالسها المنتخبة كلما كان ذلك مؤشرا على الديمقراطية.<sup>3</sup>

-مبدأ اللامركزية : أي أن تسند مسألة الفصل في بعض الأمور إلى هيئات مستقلة عن الهيئات المركزية.

و عموما فإن قيام نظام الإدارة المحلية تفرضه جملة من الأسباب و منها 4 :

-التخفيف من أعباء موظفي الإدارات المركزية و قصرها على الأعمال الإدارية المهمة.

-التنسيق فيما بين الإدارة المحلية و الحكومة المركزية لوضع الخطط و المشروعات التي تلائم حاجات السكان في مناطقهم و حسب ظروفهم و تنفيذها في تلك المناطق.

<sup>1</sup> .علي خاطر شطناوي ، مرجع سابق ، ص97

<sup>2</sup> محمد الصغير بعلي ، قانون الإدارة المحلية الجزائرية ، دار العلوم ، الجزائر ، 2004 ، ص09

<sup>3</sup> جعفر أنس قاسم ، أسس التنظيم الإداري و الإدارة المحلية في الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1988 ، ص03

<sup>4</sup> .أيمن عودة المعاني ، الإدارة المحلية ، دار وائل للنشر ، عمان ، الأردن ، 2010 ، ص19

- ضمان سرعة الإنجاز بكفاءة و فاعلية ، و الحد من الروتين بتبسيط الإجراءات.
- استخدام أساليب إدارية مختلفة عن تلك التي تطبقها الإدارة المركزية تراعي الظروف والعوامل المحلية مما يرفع من كفاءة العمل.
- زيادة قدرة الموظفين المحليين على الإبداع و الابتكار.
- إكساب الكوادر المحلية خبرة متزايدة نتيجة مشاركتها في عمليات اتخاذ القرارات.
- ترسيخ مفهوم الرقابة الشعبية.

### المطلب الثالث : أهداف التنمية المحلية : <sup>1</sup>

- شمول مناطق الدولة المختلفة بالمشاريع التنموية يضمن تحقيق العدالة فيها ، و الحيلولة دون تركزها في العاصمة أو في مراكز الجذب السكاني.
- عدم الإخلال في التركيبة السكانية و توزيعها بين أقاليم الدولة ، و الحد من الهجرات من الريف إلى الحضر .
- زيادة التعاون و المشاركة بين السكان و مجالسهم المحلية مما يساعد في نقل المجتمع المحلي من حالة اللامبالاة إلى حالة المشاركة الفاعلة.
- تسريع عملية التنمية الشاملة و ازدياد حرص المواطن على المحافظة على المشروعات التي ساهم في إنجازها.
- ازدياد القدرات المالية للهيئات المحلية مما يسهم في تعزيز قيامها بواجباتها و تدعيم استقلاليتها.
- تنمية قدرات القيادات المحلية للإسهام في تنمية المجتمع.
- تطوير الخدمات و النشاطات و المشروعات الاقتصادية و الاجتماعية في المجتمعات المحلية و العمل على نقلها من الحالة التقليدية إلى الحديثة.
- توفير المناخ الملائم الذي يمكن السكان في المجتمعات المحلية من الإبداع ، و الاعتماد على الذات ، دون الاعتماد الكلي على الدولة و انتظار مشروعاتها.

<sup>1</sup> - أي عودة المعاني ، مرجع سابق ، ص 140 ص 139

-جذب الصناعات و النشاطات الاقتصادية المختلفة لمناطق المجتمعات المحلية بتوفير التسهيلات الممكنة مما يسهم في تطوير تلك المناطق و يتيح لأبنائها مزيدا من فرص العمل

-تعزيز روح العمل الاجتماعي و ربط جهود الشعب مع جهود الحكومة للنهوض بالبلاد اقتصاديا واجتماعيا و ثقافيا.

لقد بينت كثير من الدراسات المتعلقة بالإدارة المحلية أهمية الدور الذي تقوم به الهيئات والمجتمعات المحلية في العملية التنموية ، فهي تعتبر من أصلح البيئات التي تحدث التنمية الشاملة ، ذلك لأن الإدارة المحلية تمتاز بأنها إدارة قريبة من المواطنين ، تنبثق عنهم ، و هي أقدر على الوقوف على الظروف والحاجات المحلية ، و إشراك السكان المحليين فكريا و جهدا في وضع البرامج الهادفة إلى النهوض بالمجتمع المحلي و تنفيذها عن طريق إثارة الوعي و الإقناع بأهمية هذه البرامج و عوائدها على السكان المحليين و على الدولة كذلك.

**المبحث الثاني : ماهية التمويل المحلي**

تقوم الجماعات المحلية بتقديم العديد من الخدمات الهامة و إنجاز المشاريع و التي تتطلب الكثير من الأموال، كما أن تلك المشاريع و الخدمات بحاجة لكفاءات بشرية مدربة و مؤهلة تعمل على تحقيقها ومن أجل جذبها و تحفيزها على العمل لا بد من توفير موارد مالية كافية إن توفير الأموال يعتمد على العمل بشكل جاد لتطوير الموارد الذاتية المتاحة و البحث عن موارد من مصادر خارجية سواء كانت إعانات حكومية أو قروض بشرط أن لا تمس مبدأ استقلالية الجماعات المحلية.

سنحاول في هذا المبحث تحديد ماهية التمويل بصفة عامة ، ثم نتحدث عن التمويل المحلي الذي هو الأساس الذي تعتمد عليه الجماعات المحلية في القيام بواجباتها فيما يخص التنمية المحلية.

**المبحث الأول : مفهوم التمويل المحلي**

**المطلب الأول : تعريف التمويل المحلي و شروطه**

**1-تعريف التمويل المحلي:**

يعتبر علم التمويل من العلوم الحديثة نسبيا ، حيث انبثق عن علم الاقتصاد بعد أزمة الكساد العالمي -1933 (1929) و ظهرت معه عدة موضوعات مثل هيكل التمويل ، السيولة ، الإفلاس و التحليل المالي . بقي علم التمويل وصفيًا خلال المراحل الأولى (أربعينيات القرن العشرين) و تحول إلى التحليلي أوائل الخمسينات من نفس القرن بظهور نظرية " مارك ويتز " الحائز على جائزة نوبل سنة 1990 حول المحفظة و التنوع الأمثل و اختيار الأسهم ، ثم نظرية " ميلر و مود جلياني " حول هيكل التمويل و تكلفة الأموال في الفترة -1961 (1956) تم تطوير هذه النظرية من طرف " مارك ويتز " و " وليام شارب " <sup>1</sup> و قد ظهرت بعدها نظريات أخرى حول التمويل مثل تكلفة الإفلاس، تكلفة الوكالة و نظرية التوزيع.

<sup>1</sup> خليل عبد القادر ، بوفاسة سليمان ، دور الوساطة المالية التمويل غير المباشر للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة ، الملتقى الدولي ، جامعة الشلف ، 2006 ، ص98

و عموماً يمكن أن نعرف التمويل لغة بأنه الإمداد بالمال ، أما اصطلاحاً فهو مجموعة الأعمال والتصرفات التي تمدنا بوسائل الدفع<sup>1</sup>.

و هناك تعريف آخر للتمويل و هو<sup>2</sup>: "التمويل يعنى بتحديد احتياجات الأفراد و المنظمات و الشركات من الموارد النقدية ، و تحديد سبل جمعها و استخدامها مع الأخذ في الحسبان المخاطر المرتبطة بمشاريعهم ، و عليه فإن مصطلح تمويل يجمع بين التالي :

-دراسة النقود و غيره من الأصول.

-إدارة هذه الأصول و رقابتها.

-تحديد مخاطر المشاريع و إدارتها.

-علم إدارة المال.

و في صيغة الفعل فإن كلمة تمويل تعني توفير الاعتمادات المالية للأعمال أو المشتريات الضخمة.

و هناك تعريف آخر للتمويل<sup>3</sup>: "هو عبارة عن تطبيق مجموعة أساليب يستخدمها الأفراد و المنظمات لإدارة أموالهم و على وجه الدقة إدارة الفرق بين مداخيلهم و مصاريفهم ، بالإضافة إلى المخاطر المتعلقة باستثماراتهم. و بعدما تطرقنا لتعريف التمويل ، سنتطرق في الفقرة الموالية لتعريف التمويل المحلي و هو موضوع هذا المبحث.

### \*تعريف التمويل المحلي:

يعرف التمويل المحلي بأنه " كل الموارد المالية المتاحة و التي يمكن توفيرها من مصادر مختلفة لتمويل التنمية المحلية على مستوى الوحدات المحلية بالصورة التي تحقق أكبر معدلات لتلك التنمية عبر الزمن و تعظم استقلالية المحليات عن الحكومة المركزية في تحقيق التنمية المحلية المنشودة."

<sup>1</sup> عبید علی أحمد الحیجای ، مصادر التمويل مع شرح لمصدر القروض و بیان كيفية معاملتها ضريبياً ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2001 . ، ص 11

<sup>2</sup> - <sup>3</sup> [HTTP://OR.WIKI.PEDIA.ORG/WIKI/%08%11D9%85%D9](http://OR.WIKI.PEDIA.ORG/WIKI/%08%11D9%85%D9) يوم 2016/04/22

4 .عبد المطلب عبد الحميد، مرجع سابق، ص 22

من خلال هذا التعريف يمكن القول أن التمويل المحلي يعتبر الدعامة الرئيسية لاتخاذ القرارات في نظام الإدارة المحلية ، لأن هناك علاقة طردية بين درجة استقلالية الجماعات المحلية في اتخاذ تلك القرارات بعيدا عن تأثير الحكومة المركزية و بين توافر الموارد المالية الذاتية للمحليات، من أجل إحداث المزيد من التنمية المحلية.

و لتنمية الموارد فإنه يجب توسيع سلطات الوحدات المحلية في الحصول على إيراداتها الذاتية ، و أن يكون لكل منها موازنة مستقلة يتم إعدادها على المستوى المحلي ، بحيث يتم ترشيد الإنفاق العام و تطوير القدرات الفنية و الإدارية للعاملين ، و إعداد الدراسات الفنية و الاقتصادية و تهيئة المناخ المناسب للاستثمار ، و تنظيم الجهود الذاتية الخاصة بالأفراد و القطاع الخاص و دعم اللامركزية المالية من خلال توسيع صلاحيات الوحدات المحلية في فرض الضرائب و الرسوم في إطار ضوابط مركزية<sup>1</sup>.

## 2- شروط التمويل المحلي:

هناك عدد من الشروط يجب توفرها في المورد المالي المحلي ، و هي:

**- محلية المورد :** يقصد بمحلية المورد أن يكون وعاء المورد بالكامل في نطاق الوحدة المحلية التي تستفيد من حصيلته ، و أن يكون متميزا بقدر الإمكان عن أوعية الضرائب المركزية ، و مثال الموارد المحلية الضريبة على العقارات.

**- ذاتية المورد :** يقصد بذاتية المورد استقلالية الهيئات المحلية في سلطة تقدير سعر المورد في حدود معينة أحيانا ، و ربطه وتحصيله حتى تتمكن من التوفيق بين احتياجاتها المالية و حصيلة الموارد المتاحة لها .<sup>2</sup>

**- سهولة إدارة المورد<sup>3</sup>:** و يقصد بها تيسير تقدير وعاء المورد و تخفيض تكلفة تحصيله ، أي محاولة أن تكون تكلفة التحصيل عند أقل درجة ممكنة ، و في نفس الوقت ضرورة وفرة حصيلة المورد نسبيا.

<sup>1</sup> . HTTP://WWW.PARC EGYPT. COM مركز دراسات و استشارات الإدارة العامة ، تمويل المحليات ، القاهرة يوم 2016/04/22

<sup>2</sup> . خالد سمارة الزغي ، التمويل المحلي للوحدات الإدارية المحلية ، المنظمة العربية للعلوم الإدارية ، الأردن ، 1985 ، ص12

<sup>3</sup> . عبد المطلب عبد الحميد، مرجع سابق، ص66

### الأسس المحددة لأنواع و مصادر التمويل المحلي

تتعدد و تنوع الأسس المحددة لأنواع و مصادر التمويل المحلي بسبب اختلاف طبيعة الخدمات والمشروعات التي تؤديها و تديرها الإدارة المحلية و التي يمكن تصنيفها كما يلي<sup>1</sup>:

-خدمات ضرورية لبقاء المجتمع مثل الخدمات التعليمية و الصحية و هي خدمات يتوجب أداؤها لأفراد الوحدات المحلية مهما ارتفعت تكلفتها و بحكم ضرورة هذه الخدمات للمجتمع يتعين على جموع الأهالي مستفيدين و غير مستفيدين تحمل أعبائها كلا تبعاً ليسره ، و مثل هذه الخدمات تمول من حصيلة الضرائب المحلية المختلفة ، فالضرائب تؤدي و تقرر لتحقيق منفعة عامة من غير أن يكون دفعها نظير مقابل معين.

-خدمات ضرورية لأهالي الوحدات المحلية أو لقطاعات معينة منهم مثل خدمات النقل العام و الإنارة والمياه و الغاز و غيرها و هي الخدمات التي يتعين عليهم تديرها لأنفسهم عن طريق مؤسساتهم الخاصة أي عن طريق المشروعات ، فإذا اضطلعت بها السلطات المحلية فإنها تفعل ذلك لتحميهم من استغلال رجال الأعمال أو القائمين على القطاع الخاص ، و أهم ما يلاحظ على هذه الخدمات أنها تتعرض للمنافسة من جانب المشروعات الخاصة و تتعين إدارتها على أسس تجارية ، حيث تقاس كفايتها تبعاً لما تحققه من أرباح أو من كفاية في أسلوب الأداء أي يطبق عليها المعايير الاقتصادية السليمة أو معايير الربحية التجارية ، مثل هذه الخدمات يعرف ما يدفع في مقابلها بالأثمان و هذا من خلال تحديد الأسعار أو الأثمان الاقتصادية يتحدد مقابل تلك الخدمات.

-توجد خدمات ذات منفعة اجتماعية أو ثقافية يستفيد منها فئة معينة فقط من الأفراد و يعم نفعها المجتمع بأسره مثل المكتبات العامة و المتاحف و الحدائق العامة و غيرها ، فهذه الخدمات لا يجب أن يكون مقابلها مرتفعاً حتى يعزف الأفراد عنها كما لا يفترض في هذا المقابل أن يغطي الخدمة المؤداة بالكامل ويعرف هذا المقابل بالرسم.

<sup>1</sup> ، عبد المطلب عبد الحميد، مرجع سابق ، ص 62 ص 63

يوجد نوع من الخدمات الضرورية للأهالي و لكنها ذات طبيعة اجتماعية ، و نظرا لأن القصور في تأدية هذا النوع من الخدمات على الوجه الأكمل يعرض سلامة المجتمع و أمنه و صحة أفراده للخطر، فغالبا ما تتدخل السلطات العامة في أدائها للأهالي بحكم طبيعتها الاجتماعية مثل خدمات الإسكان ، فعدم توفير المساكن الملائمة يؤدي إلى تكديس السكان في منازل غير صحية و بالتالي انتشار الأمراض و الجرائم ، و مثل هذه الخدمات يجب أن لا تترك كلية لحرية التعاقد ، و لذا أخذت الكثير من الدول بإيراد بعض القيود على حرية التعاقد في هذا المجال و دخلت السلطات المحلية مجال تشييد المساكن و تأجيرها لمحدودي الدخل ، و توسعت في تخطيط المدة و تحديدها استجابة لمقتضيات التقدم العلمي .

و من ثمة أصبحت هذه المساكن تدر دخلا يشكل موردا من مواردها الذاتية و يعرف هذا المورد بالإيجارات .  
-خدمات رأسمالية مكلفة لا تقتصر منفعتها على الجيل القائم بل تمتد إلى الأجيال المقبلة مثل المدارس والمستشفيات... إلخ ، هذه المشروعات تقتضي العدالة تحميل الأجيال القادمة جانب من تكلفتها ، و لذا فإنها تمول من حصيلة القروض التي تسدد على آجال تتناسب مع قيمة القرض و حجم و نوع المشروع الذي يموله .  
-خدمات اقتصادية مكلفة لا تدخل في نطاق الوحدات المحلية الأساسية أو تدخل في نطاقها و لكن مواردها تقتصر دون الوفاء بها مثل خدمات إنشاء الطرق الرئيسية و التغذية المدرسية و الإسكان وغيرها .  
مثل هذه الخدمات يجب أن تعاون الهيئات المحلية على أدائها من الموارد المركزية و لذا تسمى بالإعانات .

### المطلب الثاني :مصادر التمويل المحلي

إن توفير الموارد المالية المحلية على مستوى الوحدات المحلية يشجع هذه الهيئات للمبادرة بمشروعات التنمية المحلية للرفع من مستويات المعيشة للأفراد ، حيث أن تنفيذ أي مشروع مرتبط أساسا بمدى توفر الم وارد المالية ، و يمكن تقسيم هذه الموارد إلى قسمين رئيسيين هما : الموارد الذاتية و الموارد الخارجية .

**1-الموارد الذاتية:**

تنقسم الموارد المحلية الذاتية إلى عدد من الموارد الفرعية و التي تعتمد عليها الجماعات المحلية في تمويل التنمية المحلية ، هذه الموارد الذاتية تختلف في تنوعها و مقدارها من بلد إلى آخر بحكم الإمكانيات المالية المتوفرة لديه و بحكم الأنظمة الاقتصادية المتبعة ، و عموما تتمثل هذه الموارد في الضرائب المحلية ، الرسوم المحلية ، نواتج استغلال و استثمار المرافق العامة المحلية المختلفة ، و المشاركة الشعبية بالجهود الذاتية.

**-الضرائب المحلية:**

تعرف الضريبة العامة بأنها فريضة مالية يدفعها الفرد جبرا إلى الدولة أو إحدى الهيئات العامة المحلية بصورة نهائية مساهمة منه في التكاليف والأعباء دون أن يعود عليه نفع خاص مقابل دفع الضريبة<sup>1</sup>. أما الضرائب المحلية فهي كل فريضة مالية تتقاضاها الهيئات المحلية على سبيل الإلزام في نطاق الوحدة الإدارية التي تمثلها دون مقابل معين بقصد تحقيق منفعة عامة<sup>2</sup>.

وبالتالي يتضح أن الضريبة المحلية تدفع في نطاق الوحدة المحلية إلى المجالس المحلية من قبل أفراد الوحدة المحلية أو المجتمع المحلي على عكس الضريبة العامة التي تدفع إلى الهيئات العامة للدولة من قبل جميع مواطني وأفراد الدولة مساهمة في الأعباء العامة، وبهذا فإن مواصفات الضريبة المحلية تتلخص في ضرورة أن تتحقق القواعد العامة للضريبة التي من أهمها تحقيق العدالة والمساواة في التضحية بالإضافة إلى محلية الوعاء وسهولة تقدير الضريبة المحلية لتتمكن المجالس المحلية من تخطيط مشروعاتها ووضع موازنتها تبعا للتقديرات المتوقعة لحصيلة الموارد المقدرة لها.

<sup>1</sup> .سوزي عدلي ناشد، المالية العامة النفقات العامة، ( الإيرادات العامة،الميزانية العامة ) منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان، . 2003 ص115

<sup>2</sup> .مراد محمد حلمي، مالية الهيئات العامة المحلية، مطبعة نضضة مصر ، مصر ، 1962 ، ص63

### - الرسوم المحلية<sup>1</sup> :

يعرف الرسم بأنه مبلغ من المال تحدده الدولة و يدفعه الفرد ، كلما تؤدي إليه خدمة ( في كل مرة ) معينة تعود عليه بنفع خاص ، و يتميز الرسم المحلي بعدة خصائص هي :

-لا يفترض في الرسم المحلي بالضرورة أن يغطي تكلفة الخدمة بالكامل ، و لا يجوز تحقيق الربح منه بغية عدم كف أفراد المجتمع المحلي عن استغلال هذه المرافق.

-تفرض الرسوم المحلية كذلك على المجال العام و المجالات الصناعية و التجارية بفئات مختلفة، مقابل استفادتها بالمنافع العامة المحلية ، و تدفع هذه الرسوم بنسب متفاوتة حسب الأهمية النسبية لكل نشاط.

-تنظم الرسوم المحلية بقرار من الوزير المختص أو من مجلس الوزراء ، تحدد فيه أسس و إجراءات إقرار و حساب الرسوم ذات الطابع المحلي ، و طريقة التظلم منها.

-ترتبط الرسوم المحلية بخدمة معينة يجب أن تؤدي ، و لذلك فمن المتوقع و المطلوب أن تؤدي تلك الخدمة على أكمل وجه و بأعلى كفاءة.

-تنوع الرسوم المحلية بتنوع الخدمات التي تؤديها السلطة المحلية للأفراد ، كما تستعين هذه الأخيرة بحصيلة الرسوم على أداء مهامها التي يغلب عليها طابع المنفعة العامة على المنفعة الفردية.

-تسمح مختلف أنظمة الإدارة المحلية بحق التظلم للأفراد و أصحاب الأنشطة من هذه الرسوم و النظر في تعديلها ، حيث من الممكن أن لا تتوافق التقديرات مع رغبات المستفيدين المكلفين بسدادها.

-تتوقف حصيلة الرسوم المحلية على الظروف الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية التي تعيشها المجتمعات المحلية ، و هي بذلك يمكن أن تتفاوت من مجتمع محلي إلى آخر.

<sup>1</sup> بركات عبد الكريم صادق ، المالية العامة ، الدار الجامعية ، مصر ، 1986 ، ص165

- يجب أن يسبق فرض أو إلغاء الرسوم المحلية دراسة العديد من العوامل التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار.

-نواتج استغلال و استثمار المرافق العامة المحلية:

تتمثل هذه الإيرادات في المداخل الناتجة عن إيجار مختلف المساكن و المحلات و المساحات التي تحوزها الجماعات المحلية ، بالإضافة إلى نواتج التنازل عن هذه الأملاك ، و كذا إيرادات الخدمات العمومية التي تقدمها الجماعات المحلية للمواطنين.

-المشاركة الشعبية بالجهود الذاتية:

لا شك أن الجهود الذاتية لأفراد المجتمع المحلي هي تلك الأرصدة الضخمة من طاقات الجماهير التي لا حدود لها ، الطاقات المادية و البشرية و الطاقات الفنية في المدينة و القرية ، و في المصانع و في المدارس و الجامعات ، و جموع المواطنين الذين يعملون في الخارج ، كل هؤلاء يمثلون رصيد ضخم إذا جندوا و وجهوا الوجهة السليمة فإنهم سيكونون الأساس الجيد لتطوير المجتمع تطورا يبلغ حد الثروة في الحياة الاجتماعية و الاقتصادية و السياسية<sup>1</sup>.

## 2 - الموارد الخارجية

إن التأكيد على أهمية الموارد المالية المحلية في دعم الاستقلال الإداري للمحليات لا يعني تغطية كافة نفقات مشروعات التنمية المحلية من الموارد الذاتية لأن ذلك قد يبطئ من معدلات التنمية المطلوبة ولذلك فإنه يتم اللجوء إلى الموارد المالية الخارجية ، و تسمى هذه الموارد بالخارجية لأنها تأتي من مصادر خارج نطاق الوحدات المحلية.

إن الفصل بين هذين النوعين من الموارد المالية تكمن أهميته في إبراز مدى الاعتماد الذاتي للجماعات المحلية على إمكانياتها و مواردها الذاتية ، و إبراز حجم الموارد الخارجية و التي تتمثل في: الإعانات الحكومي، القروض، التبرعات و الهبات .

<sup>1</sup> مصطفى الجندي ، مرجع سابق ، ص86

### -الإعانات الحكومية:

غالبا ما تضطر الدولة إلى منح مساعدات مالية إلى الهيئات العمومية والوحدات المحلية والهيئات الخاصة، وفي بعض الأحيان بدون أن تحصل الدولة على مقابل أي بدون أن تلزم المستفيدين برد هذه المساعدات لا نقديا ولا عينيا. وتؤدي وتسمى هذه المساعدات المالية الموجهة لتغطية نفقات التنمية المحلية بالإعانات،<sup>1</sup> هذه الإعانات أهدافا اقتصادية وأخرى اجتماعية تتمثل في تعميم الرخاء في مختلف مناطق الدولة، وإذابة الفوارق بين المناطق الفقيرة والناطقة والمناطق الغنية.

إن الإعانات الحكومية غالبا ما تتضمن شروطا تقيد حرية واستقلال المجالس المحلية إذ أنها توجب في كثير من الأحيان خضوع الإدارة المحلية عند إنفاقها الإعانات الحكومية إلى رقابة مالية من الهيئات المركزية.

### -القروض:

تستعمل القروض في تمويل المشروعات الاستثمارية التي تنشأ على مستوى المحليات وتعجز موارد الميزانية على تغطية نفقاتها، ولا يجوز عادة للمجالس المحلية على مستوى المحليات أن تلجأ إلى عقد قروض دون إذن من الحكومة.

وهذا النوع من القروض عادة ما يكون بفائدة بسيطة ومدة القرض تعتمد على طبيعة المشروع المراد إنفاق قيمة القرض عليه.

إن اشتراط موافقة الحكومة المركزية على مثل هكذا قروض يحقق ثلاثة أهداف هامة هي:

-ممارسة نوع من الرقابة على الإنفاق الرأسمالي المحلي لكي يتحقق لها الإشراف الكامل على هذا النوع من الإنفاق بما يتفق مع سياستها الاقتصادية و المالية ، فهذه الرقابة تيسر مهمة الدولة في ممارسة التخطيط الاقتصادي.

<sup>1</sup> -حسين صغير، دروس في المالية و المحاسبة العمومية ، دار المحمدية العامة ، الجزائر، 1999 ، ص47

-الحفاظ على سمعة المجالس المحلية المالية و إمكانيات المجالس في سداد الأقساط و الفوائد المستحقة عليها في المواعيد المحددة.

-التحكم في سعر الفائدة عن طريق توزيع القروض على فترات متباعدة.

### -التبرعات و الهبات:

تعتبر التبرعات والهبات موردا من موارد المجالس المحلية وتتكون حصيلتها مما يتبرع به المواطنون إما مباشرة إلى المجالس المحلية أو بشكل غير مباشر للمساهمة في تمويل المشاريع التي تقوم بها، وكذلك قد تكون نتيجة وصية تركها احد المواطنين بعد وفاته في حالة انعدام الورثة أو هبة يقدمها أحد المغتربين لتخليد اسمه في بلده.

### المطلب الثالث : مدى حاجة التنمية المحلية إلى التمويل المحلي

إن الهدف النهائي لأي نظام للإدارة المحلية هو تحقيق التنمية المحلية بمعناها الشامل بأكبر معدلات ممكنة فإن التنمية المحلية لكي تتحقق بمعدلات مرتفعة و بأفضل صورة ممكنة فإنها في حاجة إلى الموارد المالية بشكل مستمر و متزايد و متجدد ، و ي رجع ذلك إلى العديد من العوامل التي سنتناولها في هذا المطلب.

### التنمية المحلية و ضرورة توافر الموارد المالية

تشير الكثير من الدلائل و المؤشرات إلى ارتفاع تكلفة تقديم الخدمات المحلية و ارتفاع تكلفة إقامة مشروعات التنمية المحلية في الكثير من أنظمة الإدارة المحلية المطبقة في دول العالم المختلفة.

و لا شك أن هناك العديد من الأسباب وراء ارتفاع معدلات تكلفة تقديم الخدمات و إقامة مشروعات التنمية المحلية، و يمكن تقسيمها بصفة عامة إلى:

-عوامل داخلية : تخص البيئة الداخلية للتنمية المحلية على مستوى المحليات و تنحصر تلك العوامل تقريبا في زيادة الأجور و ارتفاع أسعار الخدمات و مستلزمات تقديم الخدمة أو إقامة المشروع أو تزايد معدلات الضياع و الفاقد الناتجة عن عدم أداء الخدمات المحلية بكفاءة ، هذا بالإضافة إلى تزايد الإهمال و التسبب في الكثير من الأحيان

و قد يضاف إلى ذلك سوء الإدارة وعدم كفاءتها في ترشيد التكلفة أو عدم كفاءتها في إدارة الخدمات و المشروعات الخاصة بالتنمية المحلية طبقا للمعايير الاقتصادية السليمة المتعارف عليها في هذا المجال.

-عوامل خارجية: و قد تنقسم تلك العوامل بدورها إلى مجموعة عوامل تخص السياسات الاقتصادية والسياسات العامة و التي تشير إلى أن الحكومات المركزية في الكثير من دول العالم تتبنى سياسات إصلاحية و هذه السياسات تشمل بالدرجة الأولى مجموعة من العوامل أو المتغيرات الاقتصادية التي تؤدي إلى ارتفاع تكلفة تقديم الخدمات و إقامة المشروعات الخاصة بالتنمية المحلية.

و من ناحية أخرى هناك مجموعة من العوامل الخارجية التي تخص التغيرات في الاقتصاديات العالمية والتي تؤثر بدورها على عناصر التكلفة الخاصة بالتنمية المحلية و خاصة في تلك الدول التي يزداد اعتمادها على الخارج في هذا المجال.

و قد تؤدي تلك التغيرات إلى ارتفاع تكاليف المستلزمات و الخامات و المعدات المستوردة و غيرها نتيجة لارتفاع الأسعار العالمية و من ثم ارتفاع تكلفة تقديم الخدمات و إقامة المشروعات الخاصة بالتنمية المحلية. و يضاف إلى كل ذلك أن اتساع نطاق الخدمات المحلية ، و تزايد أحجام المشروعات المحلية يؤدي بصورة آلية إلى تزايد تكلفة التنمية المحلية تلقائيا.

و ينعكس هذا الاتجاه الخاص بارتفاع تكلفة التنمية المحلية في ضرورة الرصد المتزايد للاعتمادات الخاصة لمواجهة هذا الاتجاه ، أي تزايد الحاجة إلى المزيد من الموارد المالية باختلاف صورها من أجل التنمية المحلية.

و لا شك أن هذا الاتجاه يلقي بعبء كبير على القائمين بالإدارة المحلية في المحليات في مجال بذل أقصى الجهود لتعبئة المزيد من الموارد المالية المحلية لإحداث المزيد من التنمية المحلية ، و البحث في أفضل السبل لتعبئة تلك الموارد

و البحث أيضا في حسن استخدامها في هذا المجال .<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحمد رشيد ، مقدمة في الإدارة المحلية ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة ، مصر ، 1975 ، ص32

و التنمية المحلية كهدف رئيسي لنظام الإدارة المحلية ترتبط بضرورة تحقيق مجموعة فرعية من الأهداف الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية و الإدارية ، و هذه الأهداف ترتبط بمجموعة الحاجات التي لا بد من إشباعها أو المطلوب تحقيقها و مع استمرار عملية التنمية بهذا المفهوم فإن هناك حاجة دائمة و متجددة و متزايدة للموارد المالية و من هنا يتضح الارتباط القوي و العلاقة الطردية بين تحقق التنمية المحلية بأهدافها المختلفة و مدى توافر الموارد المالية ، فالموارد المالية هنا بمثابة المدخلات التي تؤدي من خلال عملية التنمية إلى إحداث المزيد من التنمية في المجتمعات المحلية.

و من السهل إعطاء البرهان على ارتباط كل مجموعة من أهداف التنمية المحلية بضرورة توافر الموارد المالية الملائمة لتحقيق تلك الأهداف المشار إليها.

فالأهداف الاقتصادية بما تتضمنه من السعي إلى رفع مستوى معيشة الأفراد في المجتمعات المحلية من خلال إقامة المشروعات الاقتصادية و الخدمية التي تؤدي إلى توفير السلع و الخدمات على المستوى المحلي ، و ما تسعى إليه تلك الأهداف أيضا من تقريب الفوارق الاقتصادية و الاجتماعية فإن كل ذلك يتطلب المزيد من الموارد المالية المحلية و بخاصة مع اتجاه الحكومات المركزية إلى إلقاء عبئ تحقيق نسبة كبيرة من تلك الأهداف على المجتمعات المحلية في إطار تلاحم أهداف التنمية المحلية مع أهداف التنمية القومية الشاملة و الأهداف الاجتماعية و السياسية و الإدارية ، كلها تحتاج إلى المزيد من الموارد المالية، لكي تتحقق بالصورة المطلوبة و خاصة إذا كانت كل الآراء قد أشارت إلى أن ضرورة توافر الموارد المالية المحلية يؤدي إلى تحقيق تلك الأهداف بأكثر كفاءة مما يعمق و يزيد من التنمية الاجتماعية و السياسية والإدارية على المستوى المحلي بمعدلات كبيرة.

و الخلاصة أن توافر الموارد المالية ينبع أساسا من أن العنصر المالي هو عنصر أساسي في اتخاذ القرارات اللازمة لتنمية المجتمعات المحلية ، حيث أن نجاح الهيئات المحلية في أداء رسالتها الخاصة بتحقيق أكبر معدلات تنمية محلية ممكنة، يتوقف إلى حد كبير على حجم مواردها المالية المتاحة ، بل أن قوة الهيئات و التنظيمات المحلية في الدولة

إنما تقاس بنسبة مالية المحليات إلى المالية العامة للدولة ، أي بمدى إمكانية تحقيق التنمية المحلية و أهدافها بالاعتماد الذاتي على الموارد المحلية الذاتية بأكبر درجة ممكنة.

### تزايد الاتجاه إلى الاعتماد الذاتي في تمويل التنمية المحلية

تشير الكثير من الدراسات التي أجريت على أنظمة الإدارة المحلية في الكثير من دول العالم سواء الدول المتقدمة أو الدول النامية إلى وجود اتجاه واضح - وخاصة في الدول النامية- إلى تزايد اعتماد المحليات على الإعانات الحكومية المركزية في تقديم الخدمات المحلية و إقامة المشروعات الخاصة بتنمية المجتمعات المحلية ، و تمثل الإعانات من الحكومة المركزية النسبة الأكبر من الموارد المحلية المتاحة لعملية التنمية في الكثير من البلدان.

و يترتب على هذا الاعتماد المتزايد على الحكومة المركزية في تمويل التنمية المحلية قبول الجماعات المحلية المزيد من رقابة الحكومة المركزية مما ينتقص من الاستقلال المالي لهذه الجماعات.

و لا شك أن نجاح الإدارة المالية المحلية في الحصول على أكبر منفعة من استخدام الموارد المالية الذاتية المتاحة يؤدي إلى تدعيم كيان نظام الجماعات المحلية ، و لذلك فإن نجاح الإدارة المالية المحلية في أداء دورها في تعبئة المزيد من الموارد الذاتية و التقليل من حجم الإعانات التي تأتي من الحكومة المركزية يدفع المواطنين المحليين إلى المزيد من المساهمة في تمويل احتياجاتهم إما بالاشتراك الاختياري من جانبهم في تكاليف المشروعات المحلية أو بمزيد من الحرص على سداد ديونهم الواجبة دون أدنى محاولة للتهرب أو التراخي في سدادها الأمر الذي يساعد على تدعيم كيان الجماعات المحلية.

و لعل هذا التحليل يشير إلى أن تدعيم نظام الجماعات المحلية و ازدياد قدرتها على القيام بمهامها إنما يعتمد على قدر الموارد المالية الذاتية المتاحة لها.

و من هذا المنطلق يمكن استنتاج أن التنمية المحلية ، تحتاج إلى المزيد من الموارد المالية الذاتية ، لتقليل الاعتماد المتزايد على الإعانات من الحكومة المركزية و تأكيد الاستقلال المحلي هذا من جانب ، ومن جانب آخر الإسراع بمعدلات التنمية المحلية ، ذلك أن الحكومات المركزية في اتجاهها إلى تقليل الإعانات الحكومية المركزية ، يمكن أن

تبطئ من معدلات التنمية المحلية المطلوبة و إذا رغبت الجماعات المحلية في عدم إبطاء عملية التنمية المحلية فإنها في هذه الحالة مطالبة بتعبئة المزيد من الموارد المالية الذاتية بكل الوسائل الممكنة في هذا المجال .

و الخلاصة أن كل العوامل السابقة تشير هي و غيرها إلى حاجة التنمية المحلية إلى الموارد المالية بشكل مستمر و متزايد و متجدد و لا بد من البحث عن أفضل السبل لتعبئة تلك الموارد للوصول إلى هيكل التمويل المحلي الأمثل الذي يحقق أهداف التنمية المحلية.

مقدمة الفصل

بعدها تم التطرق لقطاع النقل من كل جوانبه (التعريف، التطور التاريخي، مكوناته...) بالإضافة الى سياسة الدولة الجزائرية المنتهجة لتطوير هذا القطاع وكيفية التخطيط له في الفصل الاول .

تم التطرق لجانب التنمية المحلية بكل جوانبها من تعاريف ومقومات وكيفية تمويلها عن طريق التمويل الذاتي ومدى حاجة التنمية المحلية للتمويل الذاتي .

ارتأينا الى ان نتناول في الفصل الاخير مدى تأثير قطاع النقل على التنمية المحلية من خلال :

- تعريف بميناء مستغانم ودوره في جلب الاستثمارات (بحكم الترخيص فيه)
- واقع التنمية المحلية في ولاية مستغانم،
- دراسة الاستبيان،

المبحث الأول

مؤسسة ميناء مستغانم ودورها في جلب الاستثمار

التعريف بالمؤسسة

- إسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم
- النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية إقتصادية/ شركة ذات أسهم
- رأس المال الإجتماعي: 500 000 000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"

SOGEPORTS

- تاريخ التأسيس: 14 أوت 1982م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م
- تاريخ إستقلالية المؤسسة: 29 فيفري 1989 م.
- المقر الإجتماعي: الطريق الرئيسي إلى صلامندر ص ب: 131 مستغانم 27000
- إسم ولقب المدير العام: مولاي محمد
- هاتف: 045) 33.01.11 / 12
- فاكس: 045) 33.01.15
- الموقع على الإنترنت: [www.port-mostaganem.dz](http://www.port-mostaganem.dz)

مهام المؤسسة

- إستثمار وتطوير ميناء مستغانم
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها

- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

### الموقع الجغرافي

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض  $35^{\circ}$  و  $56^{\circ}$  شمالا و خطي طول  $00^{\circ}$  و  $05^{\circ}$  شرقا .

### قدرات إستقبال ومعالجة البواخر

كاسرة الأمواج: بطول 1830م.

المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12م

الأحواض:

الحوض الأول: بمساحة مائبة تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77م و 8,17م (يحتوي على 06 محطات رسو)

الحوض الثاني: بمساحة مائبة تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95م و 8,22م (يحتوي على 04 محطات رسو)

الأرصفت: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1 296 متر خطي مقسمة كمايلي:

الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0)

رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2 و 3)

الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة الجديدة 1 و 2)

رصيف الإستقلال: 270 متر خطي ( المحطة 4 و 5)

الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي ( المحطة 6 و 7)

◆ أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 44 430 م2 ذات الإستخدام التجاري.

◆ مرأب السيارات: بمساحة 60 000 م2 وقدرة إستيعاب تصل إلى 6 000 سيارة مع إمكانية تمديدتها إلى

12 000 سيارة

◀ مرآب الحاويات: بمساحة 15 000 م<sup>2</sup> وقدرة معالجة 15 000 حاوية سنويا.

◀ المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8 950 م<sup>2</sup>، توظف 5 950 م<sup>2</sup> للخدمات التجارية

• طرق المواصلات: الطريق الأرضي: 4 885 متر خطي

السكة الحديدية: 3 747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا

لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية، ثفل قصب السكر....)

#### التسهيلات المينائية

◀ إرشاد السفن : تؤمّنه ل 24 سا / 24 سا مديريّة قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زوّرقي إرساء.

◀ قطر السفن : تُقطر السفن التجارية ليلا و نهارا باستخدام قاطرة 2 ISSER ذات قوة 1 700 حصان.

#### وسائل الشحن والتفريغ لميناء مستغانم : عددها 82 على التفصيل الآتي :

- 01 Grue *TEREX/DEMAG* 250 Tonnes *AC-1*
- 02 Grues *TEREX/DEMAG* 50 Tonnes *AC -1*
- 02 Grues *LIEBHERR* 50 Tonnes *LTM 50-3-1*
- 02 Grues électriques *ENCC* 8/15 Tonnes
- 02 Grues électriques *CAILLARD* 3/6 Tonnes
- 04 Super stackers 45 Tonnes *PPM*
- 02 Super stackers 45 Tonnes *TEREX/ PPM*
- 04 Mini Chargeur *CATERPILLAR*
- 01 Mini Chargeur *NEW HOLLAND*
- 01 Pelle rétrochargeuse *KOMATSU*
- 02 Pelle rétrochargeuse *CASE*
- 54 Chariots élévateurs de 1,5 à 32 Tonnes
- 01 Tracteur Ro/Ro 35 Tonnes *SISU*
- 02 Tracteur Ro/Ro 45 Tonnes *FERRARI*
- 01 Pompe à grains *VIGAN* 140 Tonnes/H

- 01 Pompe à grains *NEUERO* 180 Tonnes/H

عدد العمال 2013

- العمال الدائمون : 400 والعمال المتعاقدون: 325

الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية

1. تحليل تجارة البضائع :

السنة	2009	2010	2011	2012	2013
حجم البضائع (طن)	1.172.439	1.077.481	1.188.987	1.050.936	2.921.342

خلال 2013 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم 1 292 342 طنا مسجلا ارتفاعا قدره 23 % مقارنة

السنة الفارطة.

2. تجارة بذور البطاطا (يشار إلى أن حصة ميناء مستغانم من الإستيراد الوطني من بذور البطاطا تقدر 80%)

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2002	47	87429
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	42479
2006	30	71256
2007	25	54295
2008	34	83063
2009	37	96 791
2010	36	96 314
2011	37	100 342
2012	44	127 745
2013	39	100 479

3. تجارة السيارات :

تمَّ بنهاية 2013، إستيراد 121 668 وحدة متحركة على متن 240 سفينة ناقلة للسيارات مسجلة إنخفاض قدره

28 413 وحدة مقارنة بالسنة الفارطة.

السنة	* 2009	2010	2011	2012	2013
عدد ناقلات السيارات	54	199	194	269	240
عدد الوحدات المتحركة	17 437	56 359	63 662	150 081	121 668

\* بدء عملية الإستيراد إنطلاقا من أكتوبر 2009

4. تجارة الحاويات

السنة	2010	2011	2012	2013
عدد الحاويات (معادلة 20 قدم)	3 995	6 208	4 448	3 662
الحمولة الخام	28 872	40 646	28 049	23 546

إمميزات الميناء

بوجود ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو والجزائر العاصمة، فهو يعتبر من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات: مستغانم، شلف، غليزان، معسكر، تيارت، تيسمسيلت، سعيدة، ..... ومن جهة أخرى يعتبر ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار، عين الصفراء، ....).

كذلك فإن ميناء مستغانم يقع في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة وسكك حديدية) من وإلى مختلف مناطق الوطن والتي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية والتجارية فهو موصول بشبكة السكك الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم - المحمدية (محطة الفرز) كما أنه يوفر إمكانية الوصل

بالشبكة الحديدية مع ولاية تيارت دون المرور بالمحمدية بما يضعه في إتصال مباشر مع منطقته الخلفية (الجنوب والجنوب الغربي للجزائر إلى غاية تمنراست) وهذا من أجل نقل مختلف السلع والتجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري.

ومن الإمتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم هي وجود شبكة طريق بطول 4885 متر خطي داخل الميناء تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق وغرب و جنوب الجزائر وهذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم.

الموقع الجيوإستراتيجي لميناء مستغانم والشبكة الطرقية التي تربطه مع منطقته الخلفية المتكونة من 12 ولاية يُعدّان من أهم ما يقدمه الميناء لمتعمليه الإقتصاديين من إمتيازات كما أنه يوفر لمستعمليه أحسن الخدمات بأقل كلفة.

الأداء الجيد والمتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية، المردودية، معدلات الشحن والتفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء والمحافظة الجيدة للبضائع يُفسّر إختيار ميناء مستغانم من قبل عدد كبير من المتعاملين الإقتصاديين ومجهزي السفن من مختلف الجنسيات.

دور ميناء مستغانم في جلب الاستثمار :

### 1- مديرية الاستثمار كفرع من فروع المؤسسة :

إن مديرية الاستثمار دور هام و أساسي في مؤسسة ميناء مستغانم فهي التي تسهر على العمليات التالية :

\*عمليات الشحن وتفريغ البضائع

\*مسئولة عن الأضرار المتعلقة بالبضائع وكذلك الأخطار التي تحدث للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن

والتفريغ

\*تأمين الاستلام و التعرف في اليابسة على البضائع المشحونة و المنزلة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها

\*كما تتخذ بعين الاعتبار جميع النقائص التي تمت معاينتها بالنسبة لسوء البضاعة او تعليبها

\*تحديد الأجل المسموح به لمكوث البضائع وفقا لوضعية الميناء

\*كما أنها تشرف على جميع الوثائق الملزمة بمكوث السفينة ونقل البضائع

\*تأمين جميع عمليات التجارة والنشاطات التجارية

\*حماية الميناء(الأرصفة،سدود الحجز...الخ)

\*استلام البضائع و تحويلها وتخزينها ووزنها و تسليمها

\*تشرف على كفاءات استغلال الآلات و المنشآت المينائية

\*تحديد شروط إيداع و تكريس و حركة البضائع

\*تشرف على تصليح الأغلفة ووسائل التعليب خلال عملية الشحن و التفريغ

\*التعامل مع الزبائن

### 2- استراتيجيات المؤسسة لجلب الاستثمار:

يبدل ميناء مستغانم جهودا على عدة أصعدة بغية جلب استثمارات في مختلف الميادين من جهة و من جهة أخرى جذب متعاملين اقتصاديين جدد (مصدرين و مستوردين) ومن أهمها:

\* تسويق صورة ميناء مستغانم عن طريق توزيع مطويات اشهارية ، كتيبات تتضمن أهم نشاطات الميناء، مجلة ثلاثية (el bahri) ، أفلام وثائقية

\* تنظيم أيام دراسية تهدف إلى فتح النشاطات التجارية أمام الشراكة و دراسة طرق تحسين علاقة الميناء بالمتعامل الاقتصادي و إيجاد تسهيلات تجارية و مينائية جديدة للمستثمر

\* المشاركة في مختلف الملتقيات و الندوات التي تتعلق بموضوع تنظيمها بالأنشطة التجارية الاستثمارية منها (الملتقى الدولي للمحروقات و الغاز SIHGAZ 2008) الذي تم تنظيمه في حاسي مسعود من 01/ 30 إلى 03/ 02/ 2008

\* ومن جهة أخرى يعمل الميناء على توسيع استثماراته في البنى الفوقية و التحتية للميناء و على صعيد وسائل الشحن و التفريغ و على صعيد رأس المال البشري .  
و من أهم البعثات الأجنبية التي استقبلها الميناء :

\* في سنة 2010 قامت الشركة الصينية GEO ENGINEERING CORPORATION CGC بزيارة للميناء في إطار استثمارها في أعمال تمديد الماء الى بلدية مخاطرية ، عين الدفلى ، عريب ، سيدي لخضر و خميس مليانة انطلاقا من سد سيدي أحمد بن طيبة

\* في سنة 2009 زارت الشركة الكورية :

DAEWOO ENGINEERING & CONSTRUCTION CO LTD ميناء مستغانم في إطار استيراد 400 000 طن من مختلف البضائع من اجل الاستثمار في مشروع ضخم في انتاج الامونياك و اليوريا بالمنطقة

الصناعية أرزيو

\*ممثلين عن المورد الالماني UHDE في اطار استيراد 70 000 طن من مختلف البضائع المخصصة للاستثمار في

مشروع شركة لإنتاج اليوريا في ارزيو

\*الشركة الألمانية GDF-SUEZ في إطار الشراكة مع سوناطراك

\*الشركة الألمانية المستثمرة مسبقا في مشروع لإنتاج الجبس في بلدية فلوريس زارت ميناء مستغانم في إطار تصدير

الجبس نحو بقية الموانئ الأجنبية.

-و من أهم المشاريع الاستثمارية التي جلبها ميناء مستغانم بل عدد كبير من الشركات الأجنبية المتخصصة في

المحروقات و المستثمرة في الجنوب الجزائري تستورد معداتها الاستثمارية عبر ميناء مستغانم و من أهم هذه الشركات:

\*الشركة البرتغالية TEXEIRA DUARTE التي استثمرت في مشروع تمديد المياه MAO استوردت معداتها

الاستثمارية عن طريق ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ بلجيكا ، ايطاليا ، مصر ، تونس . بلغ حجم صادراتها أزيد

من 80000 طن من مختلف البضائع (أنايب معدنية ، مواد كيميائية و تجهيزات أخرى ...الخ).

\*الشركة الاسبانية :شركة تحليه المياه التي أنجزت مؤخرا ببلدية سوناكتار استوردت أيضا تجهيزاتها الموجهة للاستثمار

عبر ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ اسبانيا ، فرنسا ، ألمانيا و الصين زادت صادراتها عن 12000 طن ما بين

أنايب بلاستيكية و مواد قابلة للاشتعال و مواد كيميائية و معدات أخرى.

1- تقديم الولاية :

نشأت ولاية مستغانم في التقسيم الإداري الذي حدده القانون رقم 84-09 لسنة 1984 ،وهي منطقة معروفة منذ القدم ، كما تقع ولاية مستغانم في الشمال الغربي من الجزائر ،تطل على الساحل على مسافة 124 كم ،تتربع ولاية مستغانم على مساحة قدرها 2269 كم2 ،وتبعد عن العاصمة بمسافة 365 كم.

يحدّها من الشرق : ولاية شلف وولاية غليزان

ومن الجنوب : ولاية معسكر وولاية غليزان

ومن الغرب : ولاية وهران وولاية معسكر

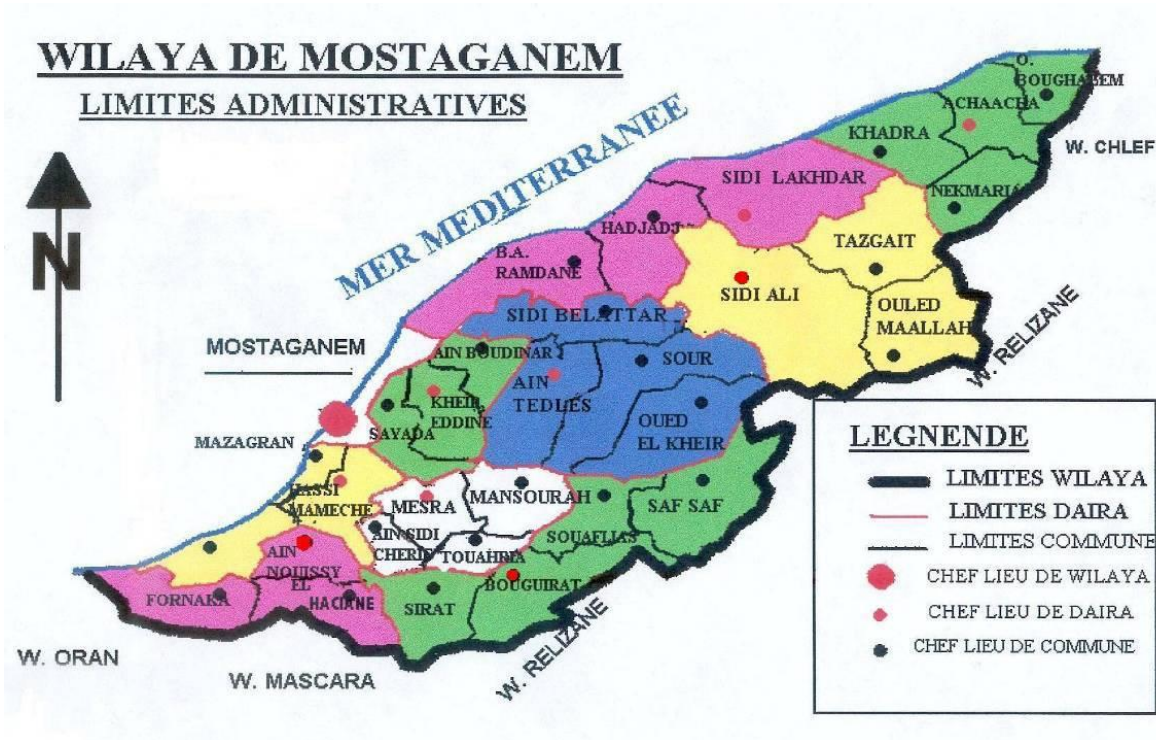
ومن الشمال : البحر الابيض المتوسط

\_\_ تتكون ولاية مستغانم من 10 دوائر و32 بلدية موزعة كالآتي :

- دائرة مستغانم (بلدية مستغانم)
- دائرة حاسي مماش (بلدية حاسي مماش، ستيديا، مزگران)
- دائرة عين تادلس (بلدية عين تادلس، صور، سيدي بلعطار، وادي الخير)
- دائرة بوقيراط (بلدية بوقيراط، سيرات، الصاف صاف، سوافية)
- دائرة عين تادلس (بلدية عين تادلس، صور، سيدي بلعطار، وادي الخير)
- دائرة سيدي علي (بلدية سيدي علي ، تزغايث، اولاد مع الله)
- دائرة عشعاشة (بلدية عشعاشة، نقمارية، خضرة، أولاد بوغالم)

- دائرة عين النويصي (بلدية عين النويصي، فرناكة، الحساين)
- دائرة ماسرى (بلدية ماسرى، منصوره، طواهرية، عسن سيدي شريف)
- دائرة سيدي لخضر (بلدية سيدي لخضر، الحجاج، عبد المالك بن رمضان)
- دائرة خير الدين (بلدية خير الدين، الصيادة، عين بودينار)

### الخريطة رقم 01 تبين التقسيم الاداري لولاية مستغانم



المصدر: مديرية التخطيط لولاية مستغانم

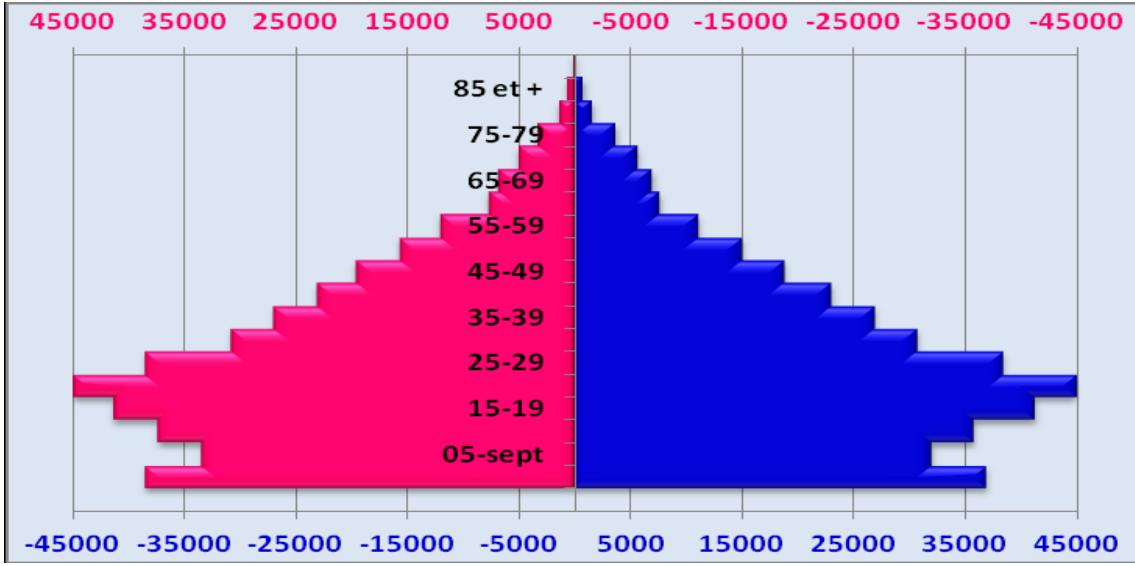
يسود الولاية مناخ البحر الابيض المتوسط (متوسط درجة الحرارة 18 درجة في المناطق الساحلية و25

درجة بالمناطق الداخلية)، كما تقدر نسبة تساقط الامطار فيها من 300 ملم الى 400 ملم، كما يبلغ

عدد السكان بها 768.942 نسمة حسب الاحصاء الذي قامت به الولاية (سنة 2010)، بكثافة تبلغ

339 نسمة/كم<sup>2</sup> أغلبهم من الشباب، موزعين حسب الجنس والعمر كالآتي :

## تمثيل بياني رقم 01 يمثل عدد السكان حسب الجنس والعمر



المصدر : مديرية التخطيط لولاية مستغانم

تتميز ولاية مستغانم بتضاريس متنوعة مقسمة على جهتين أساسيتين هما:

- الهضاب : السهول المنخفضة للمنطقة الغربية وهضاب مستغانم
- الظهرة : جبال الظهرة وسهول المنطقة الشرقية

الهياكل القاعدية للولاية :

### 1- الطرق والمواصلات :

بالنسبة للطرق فان ولاية مستغانم تحتوي على 332,43 كم من الطرق الوطنية و 653,83 كم من الطرق الولائية و 1147,98 كم من الطرق البلدية. كما يتم انجاز حاليا طريق مزدوج يربط ميناء مستغانم بالطريق السيار لتسهيل حركة نقل البضائع من الميناء الى باقي المناطق، وتقليل زحمة السير داخل طرقات الولاية.

كما توجد بها شبكة السكك الحديدية لنقل البضائع يربط ميناء مستغانم بمدينة المحمدية (ولاية معسكر).

يتم حاليا انجاز خط للترامواي على مسافة 14,2 كم ب 21 محطة يمتد من الخروبة الى المحطة البرية الجديدة من جهة ونحو ثانوية وكراف بصلامندر من جهة اخرى .

قد انطلقت به الاشغال بتاريخ 17 سبتمبر 2013 من قبل المجمع الإسباني- الفرنسي كورسان إيزولوكس CORSAN ISOLUX وألستوم ALSTOM .

وهذا بعد الدراسة التي أطلقتها مؤسسة مترو الجزائر و التي أسندت مهمة إنجازها إلى مكتب الدراسات التركي يوكسل بروج YUKSEL PROJE .

تحتوي ولاية مستغانم على قاعدة جوية مكونة من :

— مدرج رئيسي : 1360م × 30م

— مدرج ثانوي : 700م × 30م

— مدرج للهبوط : 13000م2

— طريق للمرور : 420م × 20م

كما تحصي الولاية ثلاثة موانئ هي :

— ميناء البضائع بمستغانم (فرع جديد لنقل المسافرين - خط مستغانم فالنسيا)

— ميناء الصيد بسيدي لخضر

— ميناء الصيد والسياحة بصلامندر



صورة لميناء البضائع بمستغانم



صورة لميناء الصيد بمستغانم

## 2- الشبكة الكهربائية وشبكة الغاز الطبيعي :

يبلغ طول شبكة التيار الكهربائي بولاية مستغانم :

\_\_ شبكة الضغط المتوسط : 1824,92 كم

\_\_ شبكة الضغط المنخفض : 3190,58 كم

\_\_ نسبة الربط بالغاز الطبيعي هي : 45 %

## 3- شبكة المياه الصالحة للشرب:

تبلغ نسبة التزويد بالماء الصالح للشرب بولاية مستغانم :

\_\_ معدل الربط بالمناطق الحضرية : 83 %

\_\_ معدل الربط بالمناطق الحضرية : 70 %

#### 4- شبكة التطهير الصحي :

يوجد بولاية مستغانم أربع (04) محطات تقنية لتصفية المياه القذرة في الخدمة ، ونسبة الربط بشبكة المياه

القذرة هي في حدود : 82,78 %



صورة للمحطة التقنية لتصفية المياه القذرة بمستغانم

#### 5- التعليم والتكوين :

. التعليم الابتدائي : يحتوي قطاع التعليم على مستوى الولاية 412 مدرسة ابتدائية بما 3185 قاعة من بينها

3122 مستعملة تستقبل 86649 تلميذ، بنسبة تقدر بـ 28 تلميذ بالقسم الواحد، الا انه تم تسجيل أكثر من

40 تلميذ بالقسم في عدة حالات .

. التعليم المتوسط : يحتوي قطاع التعليم المتوسط على مستوى الولاية 90 مؤسسة بها 1319 قاعة مستعملة

من قبل 50557 تلميذ, بنسبة تقدر بـ 38 تلميذ بالقسم الواحد.

. التعليم الثانوي : يحتوي قطاع التعليم على مستوى الولاية 31 مدرسة ثانوية تستقبل 17083 تلميذ .

. التعليم العالي : تحصى جامعة مستغانم خمسة (05) كليات ومعهد واحد متخصص في الرياضة بها 27839

طالب.

. التكوين المهني : يحصى القطاع 11 مركز تكوين مهني, بالإضافة إلى معهد واحد وملحق بطاقة استيعاب

تقدر بـ 3825 منصب ومتربص :

\_\_ 3326 متربص (تكوين بالاقامة)

\_\_ 764 متربص (دروس مسائية)

\_\_ 2833 متدرب

6- الصحة :

يتكون قطاع الصحة بولاية مستغانم من :

\_\_ 06 مؤسسات للصحة الجوارية (EPSP)

\_\_ 04 مؤسسات للصحة العمومية (EPH)

\_\_ مركب واحد للأمومة والطفولة ( لالة خيرة)

\_\_ 27 مؤسسة متعددة الخدمات

## 7- قطاع الغابات :

إن قطاع الغابات بولاية مستغانم يحتل مساحة قدرها 30767 هكتار، أي 13,56 % من المساحة الإجمالية للولاية .

هذه الغابات مبنية تقريبا الثلث منها من أشجار الصنوبر المتوسطي، حوالي 44 % من هذه الغابات هي غابات طبيعية، وما تبقى أي نسبة 66 % هي غابات اصطناعية قام بزرعها أعوان الغابات بمساهمة جمعيات الحفاظ على البيئة والمتطوعين وغيرهم .

## 8- قطاع السياحة :

نظرا لما تملكه ولاية مستغانم من مقومات للسياحة التي يمكن ان تجعل منها قطبا سياحيا بمعنى الكلمة، بحيث إنها تملك ساحل بمسافة تفوق 120 كم، تطل على شواطئ جميلة جدا، بالإضافة إلى تنوع التضاريس الذي تزخر به الولاية من غابات ومعالم أثرية، جعلت الولاية تقوم بإنجاز 15 منطقة توسع سياحية .

كما أن الولاية تحصى عدة منشآت فندقية بها 07 فنادق غير مصنفة بقدرة استيعاب تقدر بـ : 269 غرفة بمجمل 522 سرير منجزة .

## 9- المصادر الطبيعية والبشرية :

. المصادر البشرية : احصت ولاية مستغانم في نهاية 2010 عدد سكان قدرها 768942 نسمة بكثافة قدرها 339 نسمة/كم<sup>2</sup> منها :

\_ عدد السكان العاملين (2010) : 332007 نسمة

عدد السكان المشتغلين حسب القطاعات (2010) : 303099 نسمة

وهم موزعين على القطاعات كمايلي :

النسبة %	عدد العمال	قطاع الشغل
21,92	66335	الفلاحة
03,40	10286	الصناعة
16,18	48963	البناء والأشغال العمومية
15,09	45655	الإدارة
33,60	101672	التجارة والخدمات
04,26	12876	النقل
01,08	3264	السياحة
00,16	483	الصيد البحري
04,33	13104	أخرى
%100	302104	المجموع

المصدر : [www .andi.dz](http://www.andi.dz)

## Répartition de la population occupée par secteur d'activité



المصدر : [www.andi.dz](http://www.andi.dz)

- المصادر الطبيعية : تزرخ ولاية مستغانم بعدة مقومات طبيعية نذكر منها :

\_\_ قطاع الفلاحة : إن الأراضي المستعملة في المجال الفلاحي هي : 144778 هكتار، اي بنسبة 63,81 % من إجمالي مساحة الولاية.

\_\_ المنتجات الفلاحية متنوعة جدا ،من حبوب جافة، خضر، فواكه، وخضر جافة وغيرها.

\_\_ الإنتاج الحيواني : يرتكز الإنتاج الحيواني بصفة كبيرة على تربية الحيوانات المنتجة للحليب (5612

راس)، اي بقدرة انتاجية متوسطة هي : 131000 لتر/يوم.

أما فيما يخص تربية الطيور هي قدرة انتاجية ب : 6000000 وحدة

\_\_ الصيد البحري : بالنظر الى الموقع الجغرافي والمطل تقريبا على البحر بمسافة 124 كم، يجعل من ولاية مستغانم منطقة لصيد الاسماك التي تشكل قاعدة اقتصادية مهمة بحجم يقدر بـ : 76000 طن /عام ومخزن للاسماك يقدر بـ : 45000 طن/عام.

في عام 2013 بلغ انتاج الاسماك بمختلف انواعها 16115 طن مقسمة كمايلي :

\_\_ الأسماك البيضاء : 1579 طن

\_\_ الأسماك الزرقاء : 13852 طن

\_\_ القشريات : 165 طن

\_\_ القطع : 55 طن

وهذا بمساعدة القدرة الحالية لميناء مستغانم والتي هي : 234 وحدة صيد

\_\_ 32 سفينة صيد

\_\_ 56 قارب لصيد السردين

\_\_ 146 وسائل أخرى

## تحليل بيانات الدراسة واستخلاص النتائج

في إطار استكمال الدراسة النظرية التي قمنا ومن اجل معرفة مدى مطابقتها للواقع ارتأينا إلى استناد أسلوب الاستبيان ، بحيث قمنا بإعداد استمارات تضم معلومات عامة في جزءها الأول كالاسم واللقب، الجنس، السن ، المستوى العلمي والخبرة المهنية ، بينما يضم الجزء الثاني فرضيات تخص موضوع الدراسة .

وعليه قمنا بتوزيع خمسين (50) استمارة معلومات على فئة خاصة التي تضم العاملين في الإدارات والمؤسسات العمومية والتي لها صلة بموضوع دراستنا ك ( مديرية الأشغال العمومية ، مديرية النقل ، الولاية ، البلدية ، الميناء ... ) وهذا بهدف معرفة آرائهم ووجهة نظرهم والاستفادة من خبرتهم المهنية في مجال دراستنا (الجانب العملي) .

كما تم توزيع استمارات على الطلبة والباحثين من اجل معرفة آرائهم ووجهة نظرهم خاصة من الجانب النظري والأبحاث التي قاموا بها حول الموضوع .

وعليه وبعد القيام بعملية تحصيل الاستمارات تم جمع اثنان وأربعون (42) استمارة والتي يمكن اعتمادها في دراستنا ، إما وما تبقى ثمانية (08) استمارات فلم تتمكن من إدراجها في دراستنا وهذا راجع إلى عدة أسباب ( ضياع ، نقص الملء ، الرفض ..... ) وبعد تحصيل الاستمارات المملوءة جيدا قمنا بتحليلها على الشكل الآتي :

الجنس :

يغلب على عينة الدراسة فئة الذكور ، بحيث نجد (28) فرد تمثل ما نسبته 66,67 % من إجمالي أفراد عينة

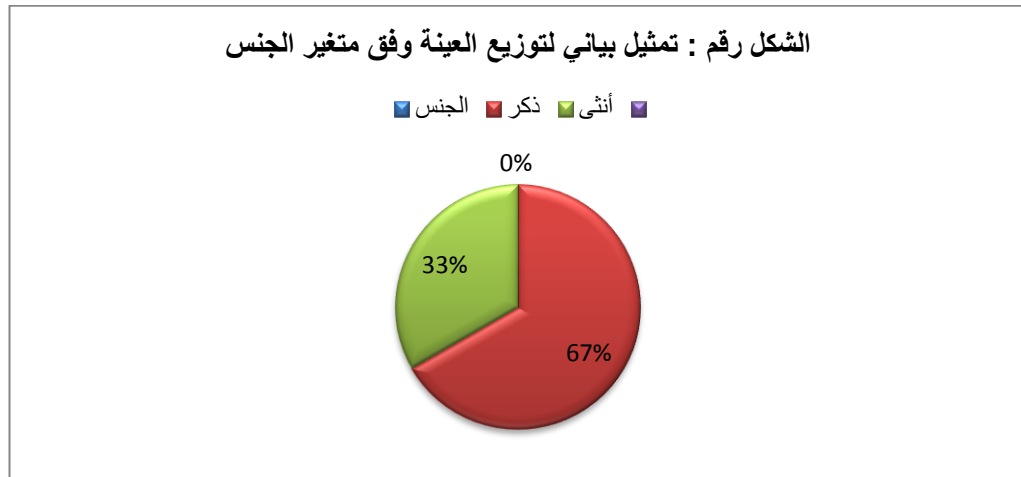
الدراسة هم ذكور ، وهذا راجع إلى أن أغلبية الأشخاص الموجه إليهم الاستبيان هم إطارات في المؤسسات

العمومية ومسؤولين فيها عن اتخاذ القرارات (مدير ، رئيس مصلحة ، رئيس مكتب ، أمين عام ، رئيس بلدية ، ..... ) ، أما ما تبقى وما تمثله 33,33 % فهم إناث واغلبهم من الطلبة والعاملين في مجال البحث العلمي (طلبة ، أساتذة جامعين ..) وهذا ما يبينه الجدول رقم 03 والشكل رقم 01

### الجدول رقم 03: يمثل توزيع العينة حسب الجنس

النسبة	التكرار	الجنس
% 66,67	28	ذكر
% 33,33	14	أنثى
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج الاستبيان



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 03

### السن :

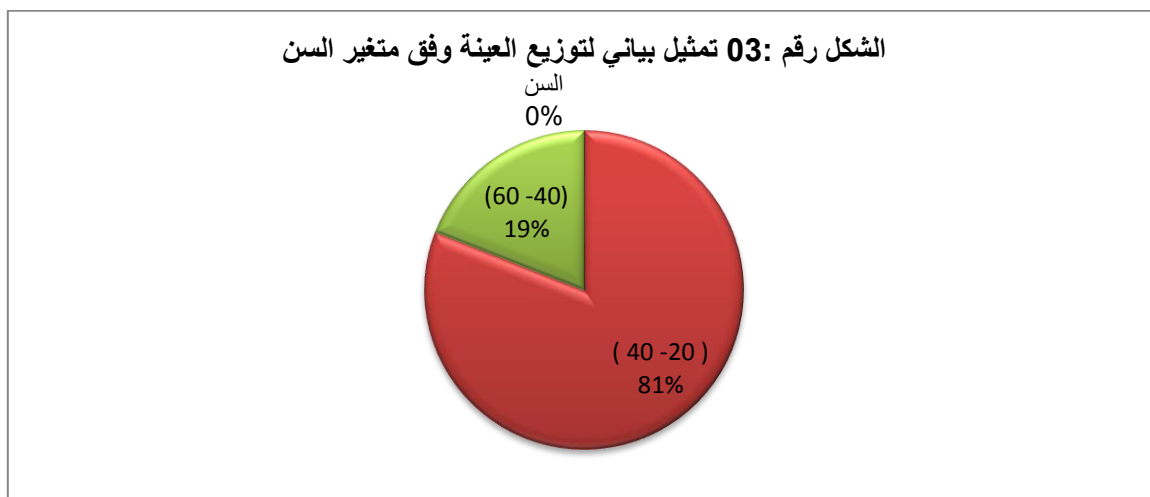
تم تقسيم عينة الدراسة إلى فئتين حسب السن وهما ما بين ( 20 - 40 ) و ما بين ( 40 - 60 ) وبعد تحليل الاستمارات لاحظنا أن غالبية الأشخاص يتراوح سنهم ما بين ( 40 - 60 ) بحيث يتراوح عددهم 34 أي نسبة 80,95 % وهذا راجع إلى إن غالبية العاملين في الإدارات العمومية والمسؤولين فيها والباحثين العلمين من أساتذة

جامعين ودكاترة يفوق سنهم 40 سنة كما أننا استهدفنا هذه الفئة لما لها من خبرة في الميدان في كلا الجانبين ( النظري والعملي ) وما تبقى ونسبته 19,05 % وما يمثل 08 أشخاص فاعلهم من فئة الطلبة ، وهذا ما بينه الجدول رقم 04 والشكل رقم : 02

الجدول رقم :04 يمثل توزيع العينة حسب السن

السن	التكرار	النسبة
( 40 - 20 )	34	% 80,95
(60 -40)	08	% 19,05
المجموع	42	% 100

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج الاستبيان



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 04

### المستوى العلمي :

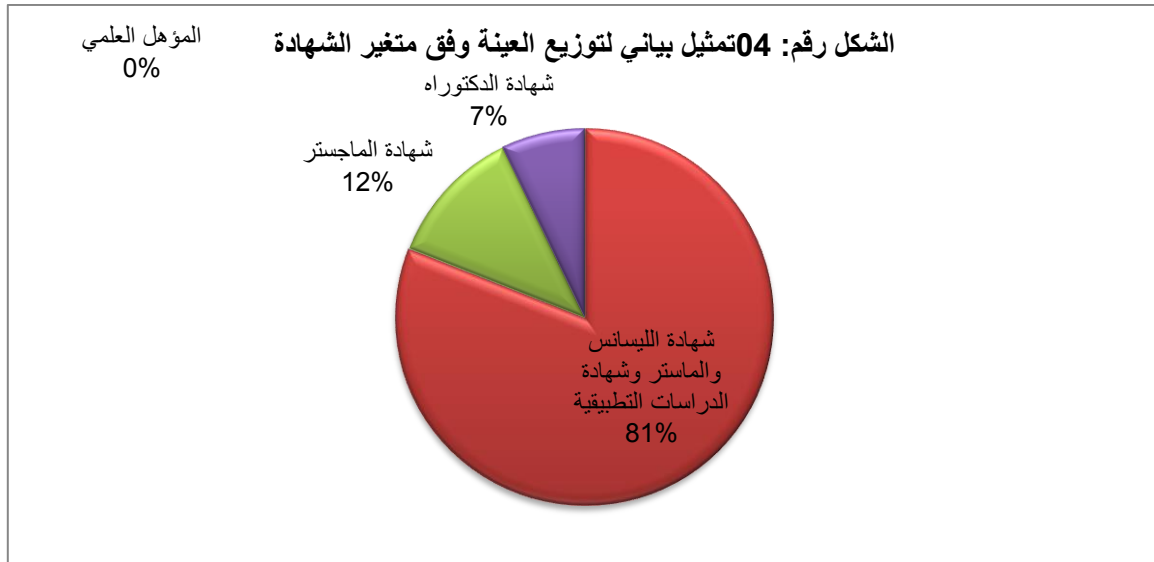
من خلال تحليل المعلومات المستوفاة من الاستمارات المحصلة تمكنا من تقسيم العينة إلى ثلاث فئات حسب التأهيل العلمي لديهم ، فوجدنا ما نسبته 80,95 % الذين يحوزون شهادة الليسانس وشهادة الماستر وشهادة الدراسات التطبيقية والذين يمثلون 34 فرد من العينة المختارة وما نسبته 11,90 % من الأفراد الذين يحوزون على

شهادة الماجستير والذين يمثلون 05 أفراد من العينة المختارة ، وما تبقى وما نسبته 07,50 % من الأفراد الذين يجوزون على شهادة الدكتوراه أي 03 أفراد من العينة ، وهذا راجع إلى إننا ارتأينا إلى اختيار عينة لها مؤهلات علمية لما للموضوع من أهمية بالغة وما يخولها إلى تزويدنا بمعلومات أكثر مصداقية وعملية مبنية على أسس علمية ، وهذا حسب الجدول رقم 05 والشكل رقم : 03

الجدول رقم: 05 يمثل توزيع العينة حسب المؤهل العلمي

النسبة	التكرار	المؤهل العلمي
% 80,95	34	شهادة الليسانس والماستر وشهادة الدراسات التطبيقية
% 11,90	05	شهادة الماجستير
% 07,15	03	شهادة الدكتوراه
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج الاستبيان



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 05

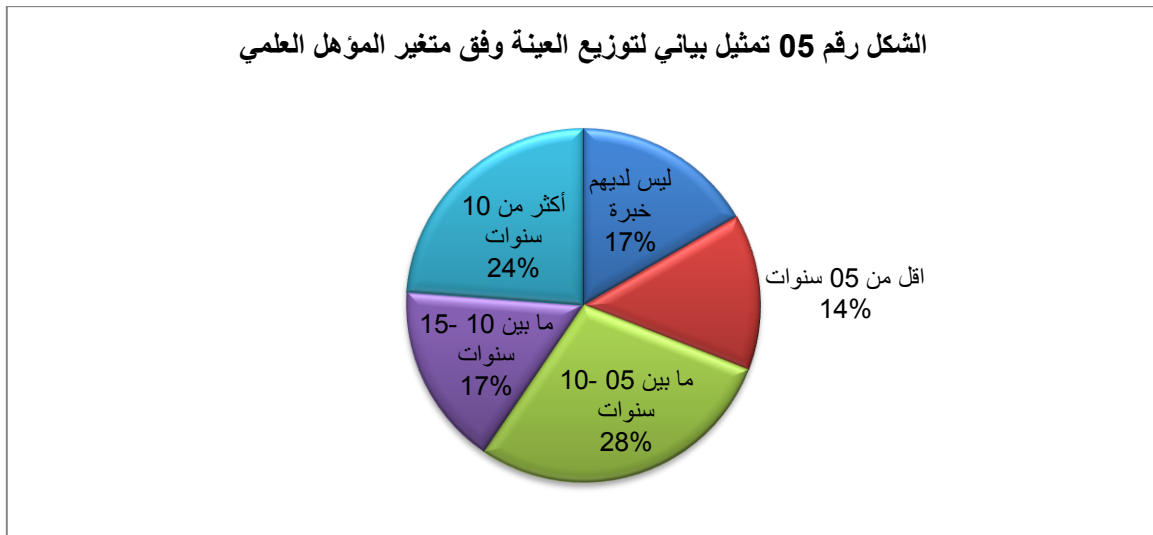
من خلال تحليل المعلومات لاحظنا أن أغلبية أفراد العينة لديهم خبرة مهنية يمكن أن تساعد في دراسة الموضوع بحيث تفوق نسبة من لديهم خبرة مهنية أكثر من 80 % من أفراد العينة مما سيساعدنا من تحصيل معلومات قيمة لدراسة الموضوع .

الجدول رقم 06 يمثل توزيع العينة حسب الخبرة المهنية

النسبة	التكرار	الخبرة المهنية
16,67 %	07	ليس لديهم خبرة
14,28 %	06	اقل من 05 سنوات
28,58 %	12	ما بين 05 - 10 سنوات
16,67 %	07	ما بين 10 - 15 سنوات
23,80 %	10	أكثر من 10 سنوات
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج الاستبيان

الشكل رقم 05 تمثيل بياني لتوزيع العينة وفق متغير المؤهل العلمي



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 06

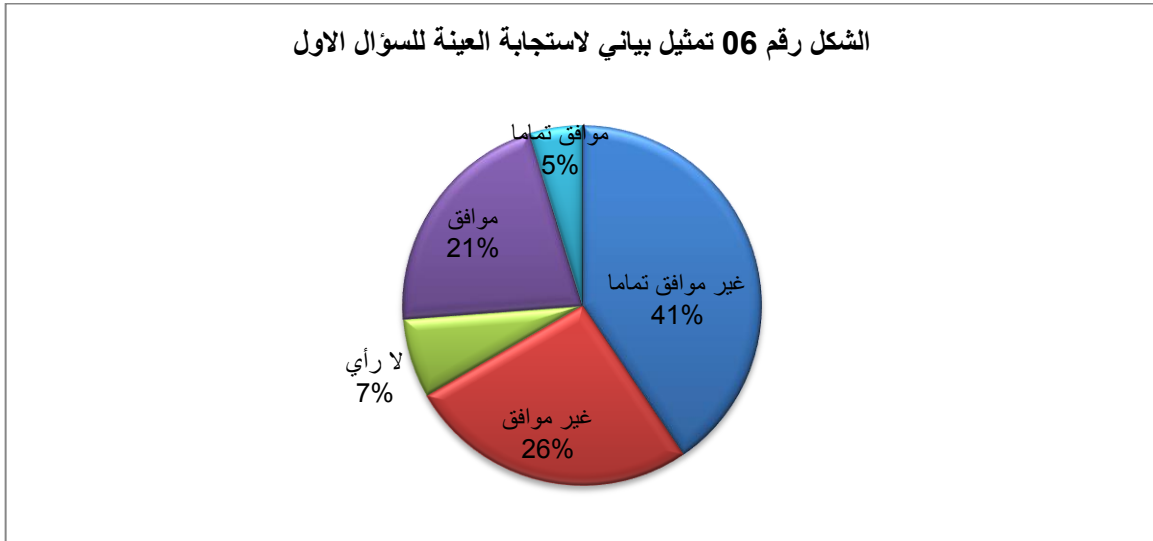
السؤال الأول : ( شبكة المواصلات في الجزائر كافية لتغطية النقل داخل وخارج الوطن )

الجدول رقم : 07 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الأول

النسبة	التكرار	الرأي
% 40,47	17	غير موافق تماما
% 26,20	11	غير موافق
% 07,14	3	لا رأي
% 21,42	9	موافق
% 04,77	2	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

الشكل رقم 06 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الاول



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 07

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا إن عدد أفراد العينة الذين يعتقدون إن شبكة المواصلات من طرق وخطوط السكة الحديدية وخطوط الجوية و الخطوط البحرية غير كافية بحيث وصلت نسبة هؤلاء إلى ما يقارب 67 % من إجمالي أفراد العينة الدراسة في المقابل لم تتجاوز نسبة الذين يرونها كافية 26 % ويمكن تفسير هذه النتيجة بسبب شساعة مساحة التراب الوطني مم حال إلى استحالة تغطيته كاملا بشبكة المواصلات ، إضافة إلى

وعورة التضاريس وتنوعها ، كما تجدر الإشارة إلى عدم توفر الأغلفة المالية الضخمة لربط جميع المناطق هذا بالنسبة للنقل الداخلي .

أما فيما يخص النقل الخارجي ( الدولي ) أي النقل البحري والجوي فان الجزائر لا تملك الإمكانيات خاصة المادية منها لتغطية النقل الخارجي وهذا لكثرة تعاملاتها مع عدة دول ، وكثرة المسافرين المتوافدين منها واليها وهذا راجع إلى صعوبة اقتناء الطائرات والبواخر بالعدد الكافي لتغطية كل الخطوط .

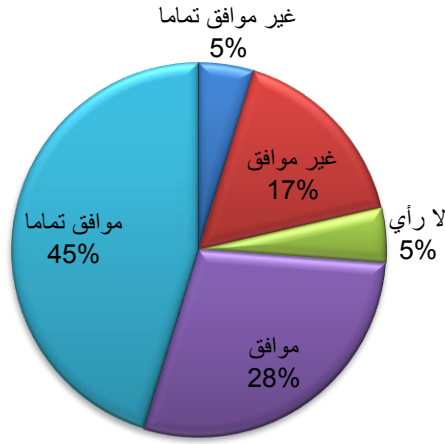
السؤال الثاني : (تبدي الجزائر اهتماما كبيرا بقطاع النقل)

الجدول رقم : 08 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الثاني

النسبة	التكرار	الرأي
% 04,77	02	غير موافق تماما
% 16,66	07	غير موافق
% 04,77	02	لا رأي
% 28,57	12	موافق
% 45,23	19	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

### الشكل رقم 07 التمثيل البياني لاستجابة العينة للسؤال الثاني



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن الجزائر تبدي اهتماما كبيرا بقطاع النقل يفوق 73 % من إجمالي أفراد العينة في حين لم تتجاوز نسبة الذين يرون أن الجزائر لا تبدي اهتماما كبيرا بقطاع النقل نسبة 22 % وهذا يمكن إرجاعه إلى المداخل التي حققتها الجزائر من المحروقات والتي وجهت أغلبتها إلى تدعيم الهياكل القاعدية للبلاد والذي اخذ منها قطاع النقل حصة الأسد وهذا ما يمكن ملاحظته وبصورة كبيرة من خلال المشاريع المنجزة والمسجلة والتي هي في طور الانجاز ( كالطريق السيار ، طريق الهضاب العليا ، الطريق العابر للصحراء ، شراء الطائرات والبواخر ، الترامواي ..... )

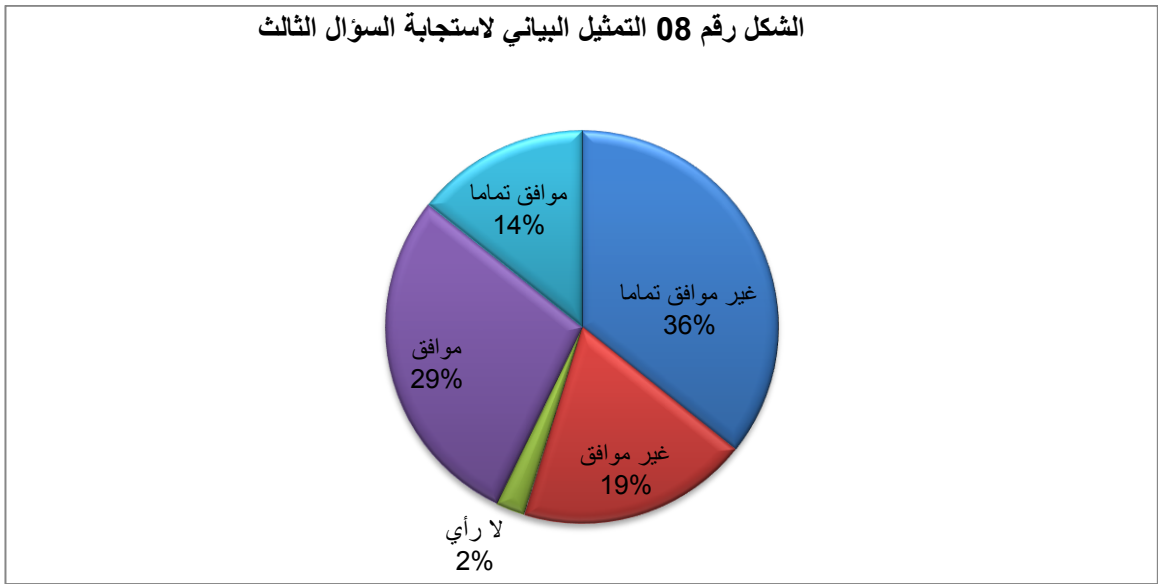
### السؤال الثالث : (قطاع النقل في الجزائر يرقى إلى المواصفات العالمية )

#### الجدول رقم : 09 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الثالث

النسبة	التكرار	الرأي
35,71 %	15	غير موافق تماما
19,04 %	08	غير موافق
02,38 %	01	لا رأي
28,57 %	12	موافق
14,28 %	06	موافق تماما
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

### الشكل رقم 08 التمثيل البياني لاستجابة السؤال الثالث



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 09

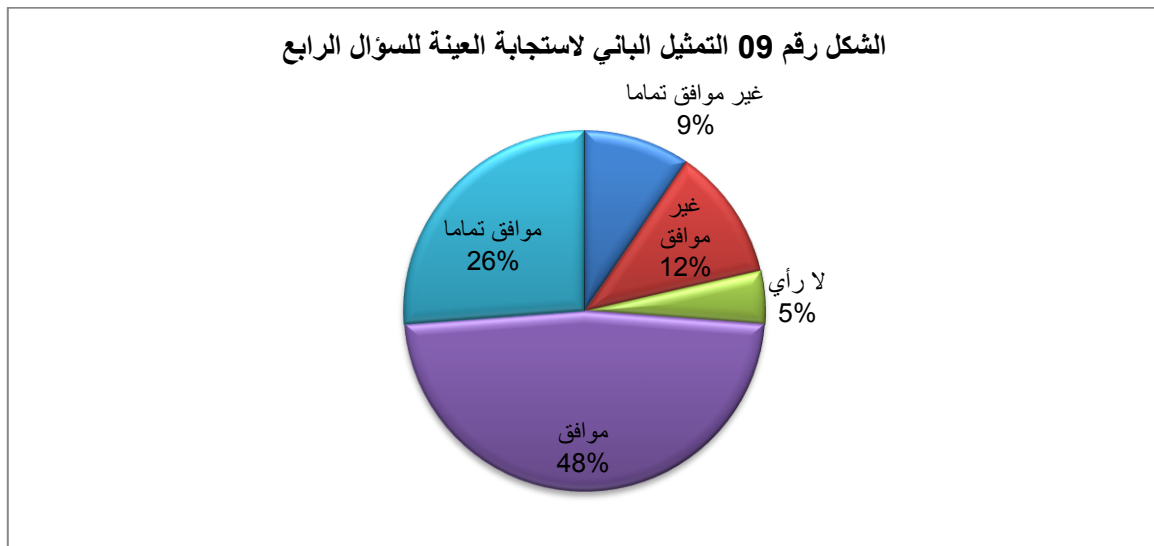
من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن قطاع النقل في الجزائر يرقى الى المواصفات العالمية يقارب 55 % كما ان نسبة الذين يرون ان قطاع النقل في الجزائر لا يرقى الى المواصفات العالمية يقارب 43 % ويمكن إرجاع هذا التقارب إلى اختلاف في المعايير التي يتخذها كل فرد في تصنيف مواصفات قطاع النقل ، وما لا يمكن إنكاره ان قطاع النقل في الجزائر قد حقق قفزة نوعية في تطوره وهذا من خلال سياسة الدولة التي انتهجتها للعمل على تطوير واستدامة قطاع النقل من خلال الأرصدة المالية المخصصة له ، إضافة إلى القوانين والتشريعات التي أسستها في صالح تطوير القطاع .

## السؤال الرابع : (تملك الجزائر المقومات اللازمة للنهوض بقطاع النقل)

### الجدول رقم: 10 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الرابع

النسبة	التكرار	الرأي
% 09,53	04	غير موافق تماما
% 11,90	05	غير موافق
% 04,76	02	لا رأي
% 47,61	20	موافق
% 26,20	11	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة



المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 10

من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن للجزائر تملك مقومات للنهوض بقطاع النقل يفوق 73 % من إجمالي أفراد العينة في حين ان الذين يعتقدون ان الجزائر لا تملك المقومات الكافية لم تتعدى 21 % ويمكن ايعاز هذا التوجه الى ان الجزائر تملك المقومات المادية والمؤهلات

البشرية للنهوض بهذا القطاع وهو ما نلاحظه في الواقع والذي يبين ان غالبية المقاولات المنجزة للمشاريع المتعلقة بقطاع النقل تملكه شركات جزائرية ، كما لا يخفى عنا ان الجزائر تملك المقاومات المادية والمالية لدعم القطاع والنهوض به .

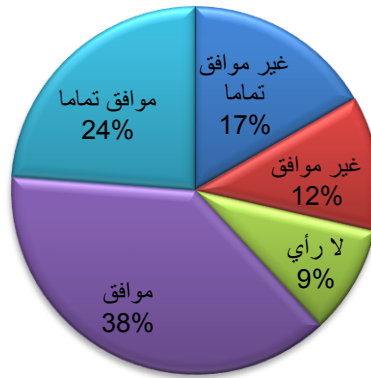
**السؤال الخامس :** (تحتى التنمية المحلية في الجزائر بالاهتمام اللازم من قبل الدولة)

**الجدول رقم : 11 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الخامس**

النسبة	التكرار	الرأي
% 16,67	07	غير موافق تماما
% 11,90	05	غير موافق
% 09,53	04	لا رأي
% 38,09	16	موافق
% 23,81	10	موافق تماما
% 100	42	المجموع

**المصدر :** اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

**الشكل رقم 10 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الخامس**



**المصدر :** اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 11

من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن الجزائر تبدي اهتماما بالتنمية المحلية يقارب 72 % من إجمالي أفراد العينة، في حين لم تتجاوز نسبة الذين يعتقدون إن الجزائر لا تبدي اهتماما بالتنمية المحلية 27 % ، مما يرجح الرأي الاول المشاريع التي تنجز في الاطار المحلي ( الولاية ، البلدية ) بحيث اصبحت الدولة تمنح الحرية الكاملة للمجالس المحلية في تسيير الميزانيات الخاصة بهم ، بالاضافة الى الدعم المادي والمالي من قبل الدولة لهذه المجالس للنهوض بقطاعات التنمية المحلية .

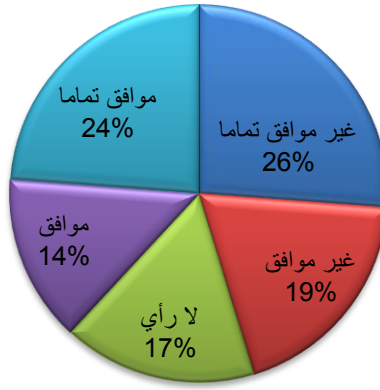
السؤال السادس : (تحقق التنمية المحلية جزء كبير من رفاهية المواطن)

الجدول رقم : 12 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال السادس

النسبة	التكرار	الرأي
26,19 %	11	غير موافق تماما
19,04 %	08	غير موافق
16,67 %	07	لا رأي
14,29 %	06	موافق
23,81 %	10	موافق تماما
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

الشكل رقم 11 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال السادس



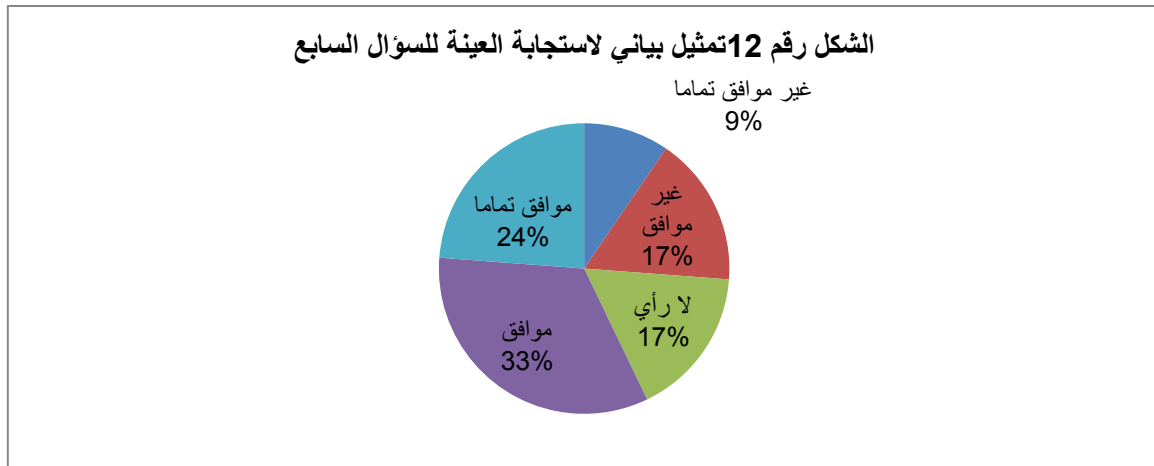
المصدر : اعد هذا الشكل بناء على بيانات الجدول رقم 12

من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن التنمية المحلية تحقق جزء كبير من رفاهية المواطن يقارب 38% من إجمالي أفراد العينة، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون التنمية المحلية لا تحقق الجزء الكبير من رفاهية المواطن 47%، ومما هو ملاحظ تقارب النسب ونجد ان الاختلاف فيما بينهم هو في مفهوم الرفاهية لدى كل واحد منهم، فهناك من يعتقد ان الرفاهية هي تحقيق الأساسيات في الحياة ( الماء، الكهرباء، الغاز....) أما عند البعض فإضافة الى الضروريات يجب توفر الكماليات لتحقيق الرفاهية ( الهاتف، الانترنت، المنتجعات السياحية، حدائق التسلية... ) وباختلاف مفهوم الرفاهية اختلفت الإجابات، ولكن بمقابل يمكن ملاحظة الجهد المبذول من قبل الدولة لتحقيق الرفاهية للمواطن من خلال التنمية المحلية وذلك بالمشاريع المنجزة في الضروريات والكماليات معا.

الجدول رقم: 13 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال السابع

النسبة	التكرار	الرأي
% 09,51	04	غير موافق تماما
% 16,67	07	غير موافق
% 16,67	07	لا رأي
% 33,34	14	موافق
% 23,81	10	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن للمواطن دور في التنمية المحلية يقارب 58 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون انه ليس للمواطن دور في التنمية المحلية 28 % ، وبمقارنة هذه النسب يتضح لنا أن المواطن يلعب دور كبير في تحقيق التنمية المحلية وهذا عن طريق المجالس المنتخبة ( المجلس الشعبي الولائي ، المجلس الشعبي البلدي ) والتي تساهم وبشكل فعال في انجاز

المشاريع المحلية وتحقيق ما يريده المواطن من مشاريع ، علما ان الدولة تمنح كل الصلاحيات لهذه المجالس لاختيار وتحسيد المشاريع التنموية المحلية وتلعب دور المراقب فقط .

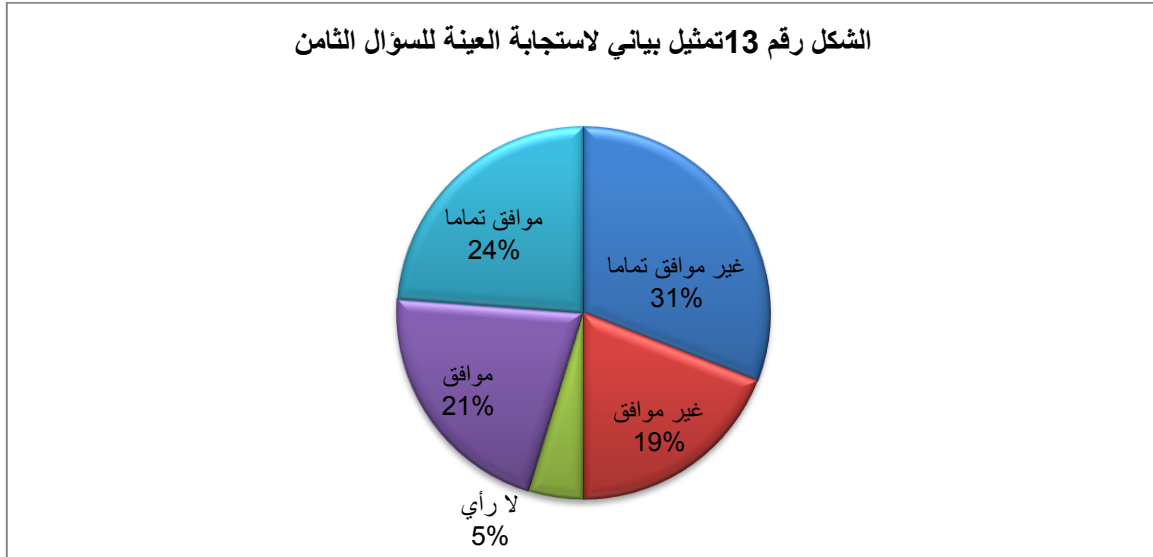
**السؤال الثامن :** (الموارد المالية المتاحة كافية لتمويل التنمية المحلية)

**الجدول رقم : 14 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الثامن**

النسبة	التكرار	الرأي
% 09,51	13	غير موافق تماما
% 16,67	08	غير موافق
% 16,67	02	لا رأي
% 33,34	09	موافق
% 23,81	10	موافق تماما
% 100	42	المجموع

**المصدر :** اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

**الشكل رقم 13 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الثامن**



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن الموارد المالية المتاحة

كافية لتمويل التنمية المحلية يقارب 58 % من إجمالي أفراد العينة في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون انه الموارد

المالية المتاحة غير كافية لتمويل التنمية المحلية 27 % ، وبالنظر إلى هذه النسب يمكن أن نقول بأن الموارد المالية كافية لتمويل التنمية المحلية في حالة حسن استغلال هذه الموارد في المشاريع التي يمكن أن تدر أموال يمكن إعادة استخدامها في تمويل مشاريع أخرى ، كما أن ما يمكن ملاحظته أن الدولة تبذل مجهودات جبارة من اجل توفير وتمويل المشاريع المحلية بالموارد المالية اللازمة .

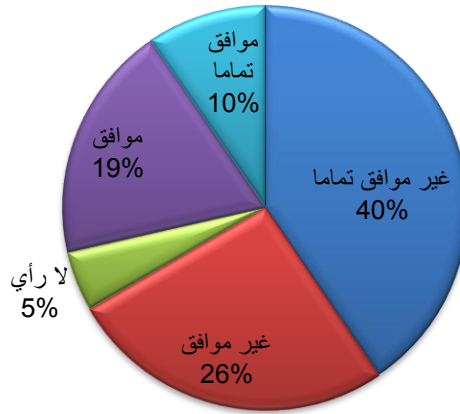
### السؤال التاسع : (المشاريع المنجزة تخدم التنمية المحلية)

#### الجدول رقم : 15 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال التاسع

النسبة	التكرار	الرأي
% 40,52	17	غير موافق تماما
% 26,23	11	غير موافق
% 04,62	02	لا رأي
% 19,08	08	موافق
% 09,55	04	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

#### الشكل رقم 14 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال التاسع



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن المشاريع المنجزة تخدم التنمية المحلية يقارب 29 % من إجمالي أفراد العينة في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون ان المشاريع المنجزة لا تخدم التنمية المحلية 67 % ، وبالنظر إلى هذه النسب يمكن أن نقول بأن المشاريع المنجزة لا تخدم التنمية المحلية وهذا راجع الى عشوائية تسجيل المشاريع وان المجالس المنتخبة تقوم بانتقاء المشاريع حسب توجهات سياسية لا تخدم في الغالب مصلحة المواطن وبالتالي التنمية المحلية في المنطقة .

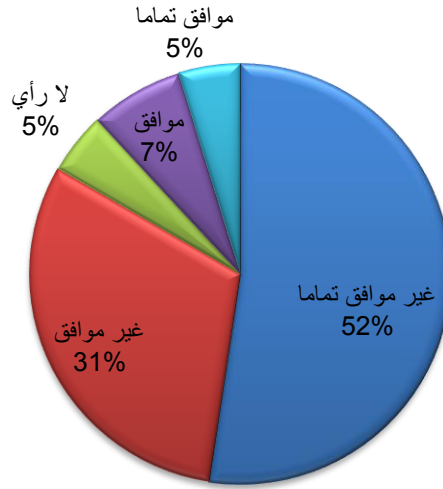
**السؤال العاشر :** (تمول كل المشاريع في إطار التنمية المحلية من التمويل المحلي)

**الجدول رقم : 16 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال العاشر**

النسبة	التكرار	الرأي
52,49 %	22	غير موافق تماما
30,98 %	13	غير موافق
04,67 %	02	لا رأي
07,19 %	03	موافق
04,67 %	02	موافق تماما
100 %	42	المجموع

**المصدر :** اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

الشكل رقم 15 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال العاشر



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن كل المشاريع في إطار التنمية المحلية تمول تمويلا محليا قد فاقت 80 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن كل المشاريع في إطار التنمية المحلية تمول تمويلا محليا 13 % ، وعليه فإنه يمكن القول أن التنمية المحلية لا يمكنها الاستغناء عن التمويل من طرف الحكومة ويرجع السبب إلى الأرصدة الضخمة التي تلتهمها المشاريع المحلية والتي يعجز عن تمويلها مصادر التمويل المحلي التي تعد غير كافية على الإطلاق.

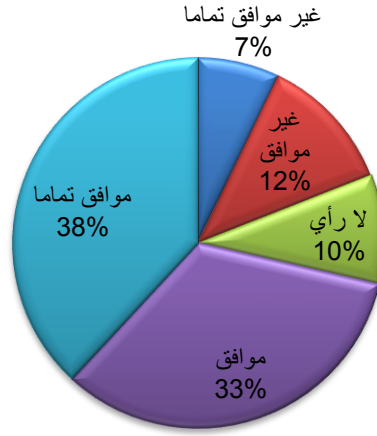
السؤال الحادي عشر : (يساهم قطاع النقل في دفع محلية التنمية)

الجدول رقم : 17 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الحادي عشر

النسبة	التكرار	الرأي
07,17 %	03	غير موافق تماما
11,90 %	05	غير موافق
09,51 %	04	لا رأي
33,33 %	14	موافق
38,09 %	16	موافق تماما
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

الشكل رقم 16 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الحادي عشر



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن قطاع النقل يساهم في دفع محلية التنمية قد فاقت 71 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن قطاع النقل لا يساهم في دفع محلية التنمية 19 % ، وبمقارنة النسب يمكن الجزم بأنه لا يمكن تخيل وجود تنمية محلية من دون قطاع النقل ، بحيث أن قطاع النقل يمكن اعتباره العصب أو النخاع الشوكي لعملية التنمية المحلية والاقتصادية على حد سواء باعتباره يساهم في نقل وسائل الإنتاج من مكان إلى آخر .

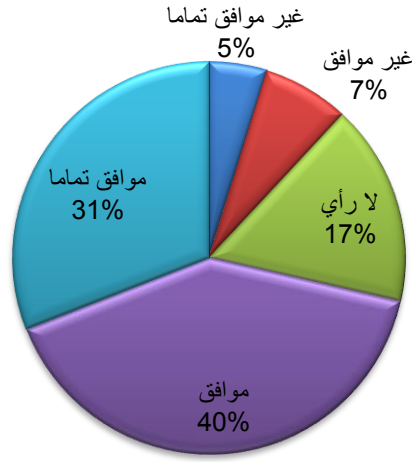
السؤال الثاني عشر : (تأثر التنمية المحلية بمدى تطور قطاع النقل)

الجدول رقم : 18 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الثاني عشر

النسبة	التكرار	الرأي
04,76 %	02	غير موافق تماما
07,15 %	03	غير موافق
16,67 %	07	لا رأي
40,47 %	17	موافق
30,95 %	13	موافق تماما
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

### الشكل رقم 17 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الثاني عشر



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن التنمية المحلية تتأثر بمدى تطور قطاع النقل قد فاقت 71 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن التنمية المحلية تتأثر بمدى تطور قطاع النقل 12 % ، ومن هنا يتضح مدى أهمية تطوير المنشآت القاعدية لقطاع النقل وهياكله والوسائل المعتمدة فيه ، وهذا ما نجد الدول المتطورة تعمل عليه ، فقطاع النقل هو المرآة لمدى تطور الدول ونموها .

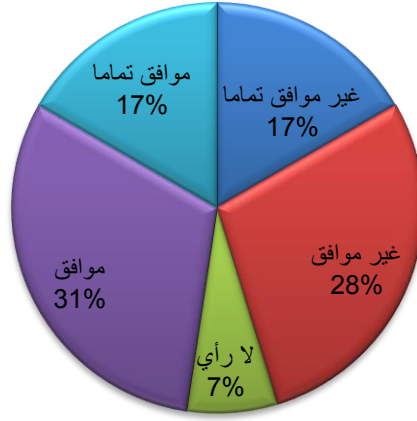
السؤال الثالث عشر : (يتم التخطيط في قطاع النقل بالموازاة مع الأهداف المسطرة للتنمية المحلية)

### الجدول رقم: 19 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الثالث عشر

النسبة	التكرار	الرأي
16,67 %	07	غير موافق تماما
28,57 %	12	غير موافق
07,14 %	03	لا رأي
30,95 %	13	موافق
16,67 %	07	موافق تماما
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

الشكل رقم 18 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الثالث عشر



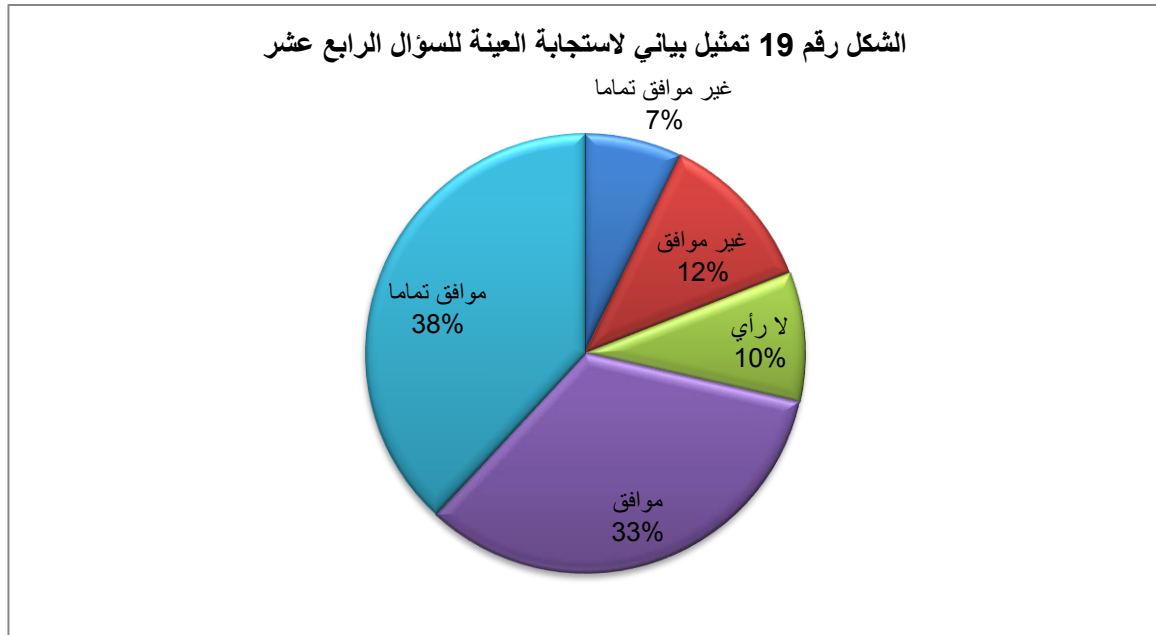
من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أنه يتم التخطيط في قطاع النقل بالموازاة مع الأهداف المسطرة للتنمية المحلية تقارب 47 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أنه لا يتم التخطيط في قطاع النقل بالموازاة مع الأهداف المسطرة للتنمية المحلية 46 % ، وما يمكن ملاحظته هو تقارب النسب فيما بينها ويرجع هذا إلى أن الدولة تقوم بالتخطيط للنقل بالموازاة مع أهداف تنمية المحلية في حدود إمكانية التخطيط بحيث انه يمكن في عدة حالات التخطيط للنقل خاصة في المدن الجديدة والتوسع في المدن القديمة والمناطق الصناعية ، إلا انه في كثير من الحالات لا يمكن التخطيط للنقل داخل المدن القديمة بالنظر إلى التكاليف وحجم الأضرار التي يمكن أن تنجم عن فتح طرق جديدة داخل المدن وخطوط السكة الحديدية وغيرها ، والجزائر تقوم على قدر الإمكان بالتخطيط للنقل مستقبلا وداخل المدن القديمة في حدود الاستطاعة .

## السؤال الرابع عشر : (قطاع النقل يخدم جميع القطاعات المحلية الأخرى)

### الجدول رقم : 20 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الرابع عشر

النسبة	التكرار	الرأي
% 07,17	03	غير موافق تماما
% 11,90	05	غير موافق
% 09,51	04	لا رأي
% 33,33	14	موافق
% 38,09	16	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن قطاع النقل يخدم

جميع القطاعات المحلية الأخرى قد فاقت 71 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن

قطاع النقل لا يخدم جميع القطاعات المحلية الأخرى 19 % ، وبالنظر إلى البيانات المسجلة يتضح لنا بأن أغلبية أفراد العينة يرون أن جميع القطاعات تعتمد اعتماد كبيراً على قطاع النقل ، ويرجع هذا إلى أن قطاع النقل هو عصب التنمية بكل جوانبها الاقتصادية والمحلية ، فالنقل يعمل على الربط ما بين مراكز الإنتاج والاستهلاك ، كما يقوم بفك العزلة عن المناطق النائية ويساهم بتطويرها وتنميتها ، ويساعد أفراد المجتمع على خلق مشاريع تساهم في التنمية المحلية .

### السؤال الخامس عشر :

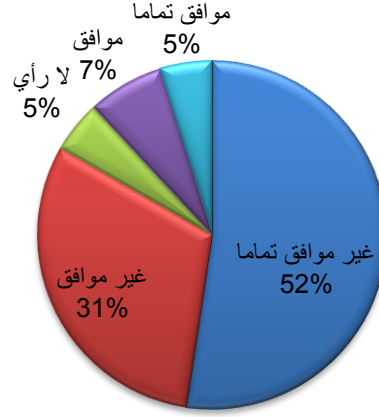
(كل أنماط النقل (بري، بحري، جوي) تؤدي دورها في دفع محلية التنمية)

### الجدول رقم: 21 استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الخامس عشر

النسبة	التكرار	الرأي
52,49 %	22	غير موافق تماماً
30,98 %	13	غير موافق
04,67 %	02	لا رأي
07,19 %	03	موافق
04,67 %	02	موافق تماماً
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

### الشكل رقم 20 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال الخامس عشر



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن كل أنماط النقل (بري، بحري، جوي) تؤدي دورها في دفع محلية التنمية قد فاقت 80% من إجمالي أفراد العينة، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن كل أنماط النقل (بري، بحري، جوي) لا تؤدي دورها في دفع محلية التنمية 13%، ومنها يتضح أن أغلبية أفراد العينة يعتقدون أن أنماط النقل لا تؤدي دورها في التنمية المحلية وهذا راجع إلى الاعتماد الكبير على النقل البري فقط، وهذا راجع إلى تكلفته القليلة مقارنة بالأنماط الأخرى وعدم اعتماد أفراد المجتمع عليها أيضا.

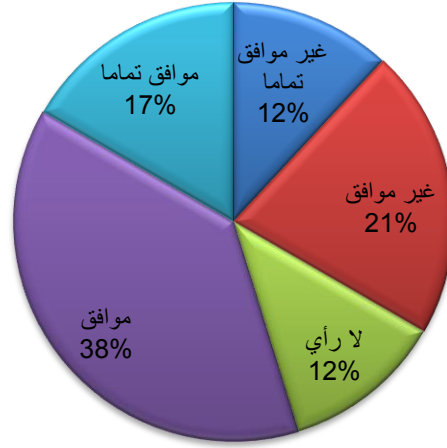
**السؤال السادس عشر:** (الاستثمارات في مجال النقل من قبل الدولة كافية لدعمه من أجل تحقيق النهوض بقطاعات التنمية المحلية)

### الجدول رقم 22: استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال السادس عشر

النسبة	التكرار	الرأي
11,90%	05	غير موافق تماما
21,43%	09	غير موافق
11,90%	05	لا رأي
38,10%	16	موافق
16,67%	7	موافق تماما
100%	42	المجموع

المصدر: اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

الشكل رقم 21 تمثيل بياني لاستجابة العينة للسؤال السادس عشر



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن الاستثمارات في مجال النقل من قبل الدولة كافية لدعمه من أجل تحقيق النهوض بقطاعات التنمية المحلية تجاوزت 55 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن الاستثمارات في مجال النقل من قبل الدولة غير كافية لدعمه من أجل تحقيق النهوض بقطاعات التنمية المحلية 33 % ، وعليه يتضح ان الاستثمارات الحالية في قطاع النقل تدخل ضمن خطط المستقبلية للحكومة من اجل النهوض بالقطاعات الاقتصادية الأخرى ، ومما لا يخفى على احد المشاريع الضخمة ( الطرق السيار والموانيء ..... ) والأرصدة المالية المخصصة للنهوض بهذا القطاع والذي بدوره يعمل على دعم وتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى أو بعبارة أخرى التنمية المحلية للمقاطعات فالاقتصادية للبلاد.

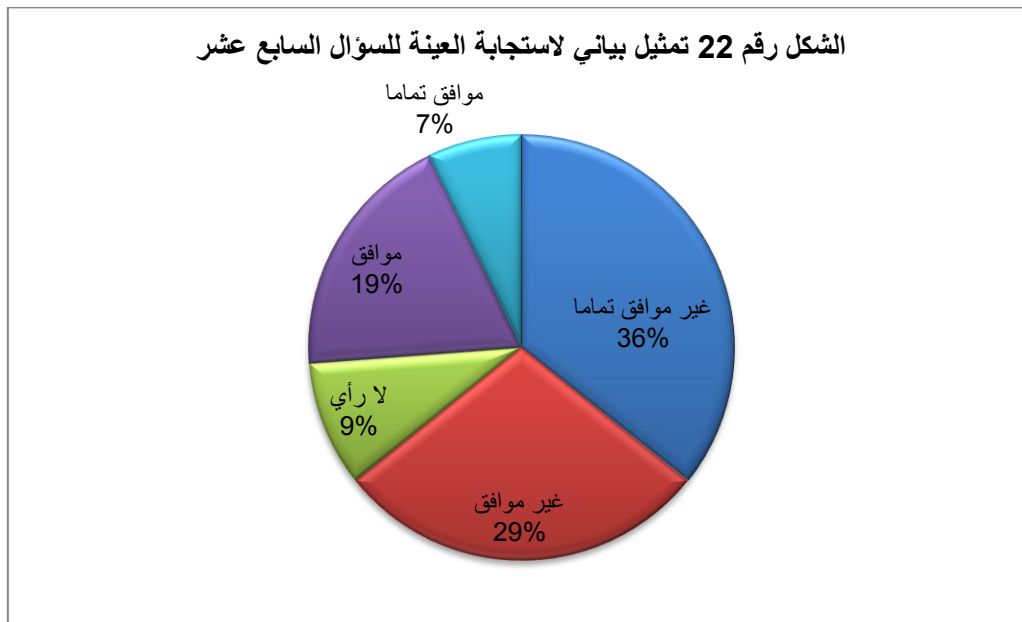
السؤال السابع عشر : (الوضع الحالي لقطاع النقل يعكس التخطيط المسبق له من أجل تحقيق أهداف التنمية

المحلية)

الجدول رقم 23: استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال السابع عشر

النسبة	التكرار	الرأي
% 11,90	15	غير موافق تماما
% 16,67	12	غير موافق
% 11,90	04	لا رأي
% 38,10	8	موافق
% 16,67	3	موافق تماما
% 100	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن الوضع الحالي لقطاع

النقل يعكس التخطيط المسبق له من أجل تحقيق أهداف التنمية المحلية لم تتجاوز 25 % من إجمالي أفراد العينة ،

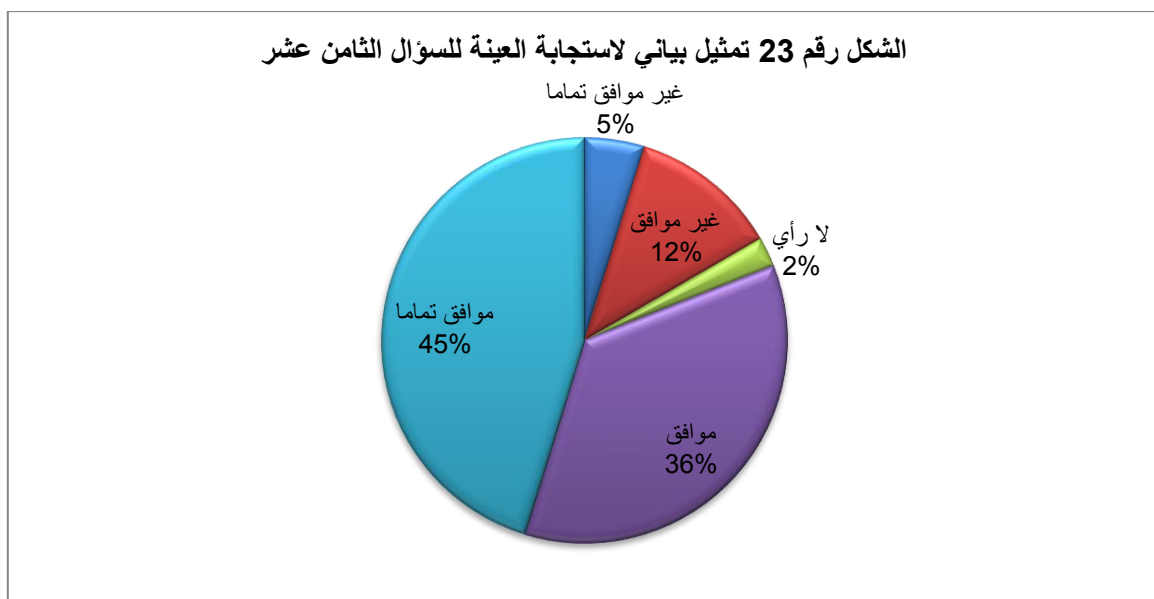
في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن الوضع الحالي لقطاع النقل لا يعكس التخطيط المسبق له من أجل تحقيق أهداف التنمية المحلية 65 % ، بالنظر للظروف الأمنية التي كانت تعيشها الجزائر في العشرية السوداء لم يتسنى للحكومة التخطيط لقطاع النقل مسبقا لكي يخدم أهداف التنمية المحلية ، فتلك الظروف الأمنية كانت حجر عثرة في طريق التنمية ككل التي تخص النقل والقطاعات الاقتصادية الأخرى جميعا .

### السؤال الثامن عشر : (قطاع النقل يؤثر تأثيرا مباشرا على التنمية المحلية )

#### الجدول رقم 24: استجابة عينة أفراد الدراسة للسؤال الثامن عشر

النسبة	التكرار	الرأي
11,90 %	02	غير موافق تماما
16,67 %	05	غير موافق
11,90 %	01	لا رأي
38,10 %	15	موافق
16,67 %	19	موافق تماما
100 %	42	المجموع

المصدر : اعد هذا الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة



من خلال الجدول والتمثيل البياني أعلاه يتضح لنا أن نسبة أفراد العينة الذين يرون أن قطاع النقل يؤثر تأثيرا مباشرا على التنمية المحلية تتجاوز 81 % من إجمالي أفراد العينة ، في حين تقارب نسبة الذين يعتقدون أن قطاع النقل لا يؤثر تأثيرا مباشرا على التنمية المحلية 17 % ، وعليه فانه يتضح لنا إن قطاع النقل يؤثر تأثيرا مباشرا على القطاعات الأخرى سواء ايجابيا أو سلبيا ، بحيث لا يمكن للقطاعات الأخرى إن تتطور دون وجود نظام نقل متطور يلي احتياجاتها من الموارد التي تحتاجها ، اي انه لا غنى لأي قطاع آخر عن النقل لكي يستمر .

#### • استخلاص النتائج :

في دراستنا للاستبيان تم تخصيص الجزء الأول منه إلى الأسئلة المتعلقة بسياسة النقل بكل جوانبها من حيث التنظيم والتخطيط والبنى التحتية وغيرها ، وما تم استخلاصه من هذا الجزء من الاستبيان هو العمل الصارم والجهد الكبير الذي تبذله الدولة من أجل تطوير وتجهيز قطاع النقل من خلال المنشآت والهيكل القاعدية له ، بالإضافة إلى تدخل الدولة في هذا القطاع الحساس من خلال التشريعات والتنظيمات التي تضمن عدم خروج القطاع وعدم عزله عن الخطط التنموية لها .

ثم تم التطرق في الجزء الثاني من الاستبيان إلى قطاع التنمية المحلية باعتباره قطاع حساس يخدم التنمية الاقتصادية ، وتمكنا من خلال الاسئلة من معرفة مدى أهمية هذا القطاع ومدى مساهمة الدولة في دعم الخطط التنموية المحلية ، والتي تصب في صالح التنمية الاقتصادية للدولة .

أما في الجزء الأخير من الاستبيان تطرقنا الى الجزء الأهم من الاسئلة ، والمتعلقة بمدى تأثير سياسة النقل على التنمية المحلية ، بحيث تبين لنا ان لقطاع النقل دور فعال ومهم في التنمية بكل أشكالها ، وتعرفنا على مدى مساهمة قطاع النقل في تطوير البرامج التنموية ودعمها ، اي انه كلما ركزنا على تحديث وتطوير الهياكل القاعدية والبنى التحتية والوسائل المستخدمة فيه والتخطيط له ، كلما كان له تأثيرا ايجابيا على ازدهار وتطوير البرامج التنموية المحلية وبالتالي على التنمية الاقتصادية ، وكل هذا يصب في صالح رفاهية المواطن وازدهارها وهو ما تهدف اليه التنمية المحلية في مجمل خططها .

## خاتمة عامة

من خلال دراستنا لموضوع التنمية المحلية أمكننا أن نستخلص أنه لا يوجد إطار مرجعي متفق عليه لمفهوم التنمية المحلية، فهي مفهوم حديث لأسلوب العمل الاجتماعي و الاقتصادي يخص مناطق محددة ، يقوم على أسس و قواعد مستمدة من مناهج العلوم الاقتصادية والاجتماعية، وهذا الأسلوب يقوم على إحداث تغيير حضاري في طريقة التفكير، العمل و الحياة عن طريق إثارة وعي البيئة المحلية بشرط أن يكون ذلك الوعي قائما على أساس المشاركة في التفكير ، الإعداد و التنفيذ من جانب أعضاء المجتمع المحلي في كل المستويات الإدارية والعملية ، ذلك أن التنمية المحلية تشمل كافة المجالات الاقتصادية ، الاجتماعية وحتى السياسية.

كما أن تحقيق التنمية المحلية يتطلب تطبيق سياسة عمومية مبنية على أسس علمية ومنهجية ، لذلك كان لا بد لنا من دراسة علاقة التنمية المحلية بالتخطيط باعتباره أداة فعالة تمكن من الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة واستغلال المقومات التي تحوزها الجماعات المحلية سواء المالية ، البشرية أو التنظيمية.

وعمليا فإن تحقيق التنمية المحلية لا يمكن أن يتجسد إلا بتوفر عنصر التمويل ، لذلك تطرقنا لهذا العنصر باعتباره " كل الموارد المالية المتاحة و التي يمكن توفيرها من مصادر مختلفة لتمويل التنمية المحلية على مستوى الوحدات المحلية بالصورة التي تحقق أكبر معدلات لتلك التنمية عبر الزمن و تعظم استقلالية الجماعات المحلية عن الحكومة المركزية. "

من خلال هذا المفهوم يتضح لنا مدى حاجة التنمية المحلية إلى التمويل المحلي، فلكي تتحقق التنمية المحلية بمعدلات مرتفعة وبأفضل صورة فإنها بحاجة إلى الموارد المالية بشكل مستمر و متزايد و متجدد ، ولا بد من البحث عن أفضل السبل لتعبئة تلك الموارد للوصول إلى هيكل التمويل المحلي الأمثل والذي يحقق أهداف التنمية المحلية بفعالية وكفاءة.

ويعد قطاع النقل أحد مؤشرات التنمية المحلية الذي تكمن أهميته في خلق المنفعة الزمنية والمكانية للبضائع والمسافرين الحاوي بين أنواعه (البحري والجوي) النقل البري المتفرع بدوره إلى :النقل بالسيارات، النقل بالسكك الحديدية، النقل المعلق والنقل بالأنايب. فهو نشاط خدمي يتميز كغيره من الخدمات باللاملموسية، عدم القابلية للتخزين، اللانفصالية بين مقدم الخدمة ومتلقيها وعدم التماثل في تأديتها. ويتأثر 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 يتحمله متلقي الخدمة في شكل تسعيرة وضياع للوقت إن كان هناك، ومنها ما يتحمله المجتمع والبيئة في شكل تأثيراته الخارجية التي قد تمس بالتنمية المحلية .

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، وللتغلب 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، وان الكثافة السكانية ستؤثر على قطاع النقل، مم يؤدي إلى ارتفاع الطلب عليه، وظهور مشاكل تعيق تنقل الأشخاص والبضائع داخل البلاد وخارجها.

وبينت كذلك الدراسة أن شبكة الطرق البرية في الجزائر شهدت قفزة نوعية عبر عدة فترات، وهذا عائد إلى عدة أسباب منها ما هو متعلق بالسياسة العامة المتبعة وكذا بالموارد المالية المتاحة والمخصصة للقطاع، كما تم التطرق إلى واقع أنواع أخرى من النقل كالنقل عبر السكك الحديدية، النقل المعلق، الترامواي ومترو الأنفاق.

كما تم التطرق كذلك إلى النقل البحري والجوي لمعرفة مدى مساهمتهما ودعمهما للنقل البري، وخلصنا إلى أن النقل البحري والجوي شهدا تطورا إلا أنهما يبقى ينقصهما الكثير من حيث الهياكل القاعدية والوسائل المستعملة للوصول إلى الأهداف المرجوة.

ومن أهم التأثيرات الايجابية للنقل على التنمية المحلية أنه يشكل حجر الزاوية في العديد من المجالات التي تحتاج إليها التنمية المحلية، فهو يؤثر على نمط وإستراتيجية التنمية، ويساهم في القضاء على البطالة عن طريق خلق وظائف مباشرة وغير مباشرة، ويساعد على التحكم بتوزيع السكان والمدن، إضافة لمساهمته 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 الطبيعي القابل للزوال، هذا كله يساهم في زيادة الموارد المالية للتمويل للتنمية.

## 1- النتائج المتحصل عليها:

بعد الاطلاع على سياسة الجزائر المنتهجة في قطاع النقل، بالإضافة إلى واقع التنمية المحلية تم التوصل إلى

النتائج التالية:

\_\_ حقق قطاع النقل قفزة نوعية في تطوره، بحيث خصصت الجزائر مبالغ ضخمة لأجل القيام باستثمارات

هائلة في مجال قطاع النقل

\_\_ يمكن تصنيف النقل البري في الجزائر بالمتطور نظرا لما حققه من تطور في هياكله والبنى التحتية له

"الطريق السيار، الترامواي، مترو الانفاق، النقل المعلق والنقل عبر السكك الحديدية" بحيث اهتمت الجزائر خلال الفترة المنصرمة والحالية بتحسين الهياكل القاعدية له وحتى الوسائل المستعملة فيه.

\_\_ يبقى قطاع النقل الجوي والبحري أقل تطورا ولم يبلغ المستوى المطلوب منه رغم محاولة الدولة الاستثمار قدر المستطاع فيه.

\_\_ تملك الجزائر المقومات خاصة المالية منها للنهوض بقطاع النقل وجعله أكثر تطورا.

\_\_ يعرف قطاع التنمية ازدهارا من خلال المشاريع التنموية المجسدة في الواقع، ومن خلال دعم الدولة له والأرصدة المالية موجهة لتنميته.

\_\_ تملك الجزائر المقومات اللازمة للنهوض بقطاع التنمية المحلية.

\_\_ وجوب إشراك قطاع النقل كدور فاعل في الخطط التنموية خاصة المحلية منها لما له من تأثير عليها،

كما يجب دراسة وتخطيط للنقل ومشاريعه وجعلها أكثر ايجابية على القطاعات الأخرى وبالتالي على التنمية المحلية.

\_\_ لا يمكن تخيل تطور دولة دون تطوير قطاع النقل فيها، وهذا ما يمكن استخلاصه من الدول المتطورة

التي تسعى دائما لتطوير قطاع النقل فيها.

## 2- التحقق من الفرضيات:

انطلاقا من النتائج المتوصل اليها عن طريق عرض، دراسة وتحليل قطاع النقل بكل أنواعه وقطاع التنمية

المحلية بكل مقوماتها تم تأكيد صحة الفرضيات التالية :

- تملك الجزائر المقومات والقدرة التي تمكنها من النهوض بقطاع النقل.
- التنمية المحلية مرهونة بمدى تقدم وتطور وسائل النقل.
- يمكن لسياسة النقل التأثير على التنمية المحلية عن طريق التأثير على النشاطات والقطاعات الاقتصادية المحلية.

بحيث انه تبين لنا أن الجزائر تملك كل المقومات (المالية والبشرية) التي تجعلها قادرة النهوض بقطاع النقل، من

حيث انجاز بنى تحتية جديدة من طرق ومطارات وموانئ، بالإضافة إلى إعادة تأهيل وصيانة القديمة منها، كما

يمكن للدولة أيضا إعادة تجديد الحظيرة الوطنية للنقل بوسائل جديدة وصيانة القديمة منها. هذه الإجراءات من

شأنها النهوض بالقطاع وجعله قادرا على مجارة الدول المتطورة.

كما تبين لنا من خلال الدراسة الدور الرئيسي الذي يلعبه قطاع النقل في تطوير الهياكل المحلية والاقتصاد

المحلي، والذي ينعكس إما إيجابا أو سلبا على التنمية المحلية، هذه الأخيرة تبقى مرهونة بمدى تطور هذا القطاع

الحساس، كما اتضح لنا من خلال الدراسة إن سياسات النقل لها تأثير على كل القطاعات الاقتصادية والمحلية

الأخرى والتي تنعكس بدورها على قطاع التنمية المحلية.

أما فيما يخص الفرضية الثالثة فتبين لنا من خلال الدراسة أنه لا صحة لها، بحيث لا يمكن وضع خطط تنموية

اقتصادية أو محلية على حد سواء بمنأى عن قطاع النقل فيها.

## 3- التوصيات:

- \_ الاهتمام أكثر بمجال النقل من قبل السلطات المحلية وجعله يتماشى والأهداف المسطرة للتنمية المحلية من خلال إشراكه كدور فاعل في الخطط التنموية لها.
- \_ العمل على تطوير قطاع النقل ووسائله بالمناطق المحلية من أجل دعم التنمية خاصة في المناطق المنعزلة (الأرياف) لوقف النزوح منها إلى المدن وتخفيف الضغط عنها.
- \_ وضع إستراتيجية تنمية محلية عن طريق مشاريع تنموية تعود بدخل إضافي يمكن استغلاله في مشاريع أخرى.
- \_ منح السلطات المحلية حق التصرف في مصادر التمويل خاصة الداخلية منها (السلطة على الضرائب والجبابة)
- \_ الاهتمام بالمجال السياحي الذي يمكن اعتباره البديل الاستراتيجي بتعويض مداخيل قطاع الطاقة بوضع مشاريع تنموية محلية تخدم السياحة ،وتطوير قطاع النقل السياحي من وسائل وهياكل قاعدية.

## الملخص

باعتبار أن التنمية المحلية هي الحجر الأساس للتنمية الاقتصادية، أصبحت الجزائر من بين الدول التي تولي اهتماما بالغا بهذا القطاع الحساس، فسخرت له مجهودات كبيرة ومبالغ ضخمة وجهت خصيصا لدعم المشاريع التنموية المحلية، هذه الاخيرة تعمل على تحقيق رفاهية المواطن وتسهر على خدمته وراحته من خلال توفير ما ينقصه من خدمات ووسائل الراحة .

ورغم كل المجهودات المبذولة من قبل الدولة والإمكانيات والمقومات التي تزهر بها، إلا أننا نجد أنها تعاني تأخرا ملحوظا في وتيرة التنمية، بحيث مازالت المشاريع التنموية في الجزائر تمس المقومات الأساسية فقط بشكل كبير (الماء، التطهير، السكن، الطرق.....)

يعتبر قطاع النقل عنصر أساسي في التنمية الاقتصادية والمحلية على حد سواء، كونه يساهم كثيرا في دفع عجلة التنمية المحلية ووتيرتها عن طريق دعم القطاعات التنموية المحلية الاخرى، فلا يمكن تخيل خطط تنمية بمنأى عن إستراتيجية نقل مدروسة جدا، وتهدف هذه الدراسة الى تحليل وتشخيص دور سياسة النقل المنتهجة في دفع وتيرة التنمية المحلية، بغرض النهوض بها وإرساء دعائم من شأنها خلق الثروة وتوليد مناصب الشغل.

الكلمات المفتاحية : التنمية – التنمية المحلية – قطاع النقل – سياسة النقل

Considérant que le développement local est la pierre angulaire du développement local, l'Algérie est devenu parmi les pays qui dont paient une grande importance à ce secteur sensible, elle a met toutes ses efforts et dirigés spécifiquement des importantes sommes énormes pour soutenir les projets de développement local, tous ca pour atteindre le

bien-être du citoyen et de veiller sur son service et le confort en fournissant ce qui manque dans les services et équipements.

Malgré tous les efforts déployés par l'Etat et les ingrédients qui fleurit, mais nous constatons qu'ils souffrent d'un retard notable dans le rythme du développement, de sorte que les projets sont encore en Algérie affectent les composants de base seulement de manière significative (eau, assainissement, logement, routes ..... ).

le secteur de transport est un élément essentiel dans le développement économique et local à la fois comme beaucoup contribuer à améliorer le développement local et le rythme grâce à l'appui d'autres secteurs de développement local, ne peut pas imaginer les plans de développement épargné une stratégie bien pensé, l'objectif primordiale de cette étude est de décortiquer le rôle de la politique de transport pour pousser le rythme du développement local pour renforcer les bases de développement, qui génère et créer de la richesse et des emplois.

**Les mots clés** : développement, développement local, le secteur de transport, la politique de transport.

1. أحمد رشيد، مقدمة في الإدارة المحلية، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 1975 .
2. أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009.
3. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع الفني، 2001، ص 15.
4. الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، دون سنة نشر.
5. المرج سمير بن محمد عبد الوهاب السيد ، النظم المحلية : إطار عام مع التركيز على النظام المحلي المصري ، بدون دار نشر ، القاهرة ، مصر ، 2000 .
6. حسين صغير، دروس في المالية و المحاسبة العمومية ، دار الحمديّة العامة ، الجزائر، 1999 .
7. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية لمكاتب، مصر ، ص 10.
8. حميد الطائي وآخرون، الأسس العلمية للتسويق الحديث، اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2007.
9. حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009.
10. ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2009.
11. رشيد، التنمية المحلية، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 1986 .
12. زكريا عزام وآخرون، مبادئ التسويق الحديث، دار السيرة، عمان (الأردن)، 2008.
13. زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار اليمامة للنشر والتوزيع، لبنان، 2004.
14. سليمان الرياشي وآخرون، الأزمة الجزائرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت ، لبنان ، 1996.
15. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2002 - 2003.
16. شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الإتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر بالتوزيع، القاهرة (مصر)، 2007.
17. عبد الكريم الحلبي، السكك الحديدية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب (سوريا)، الطبعة الثانية، 1973.

18. عبد المطلب عبد الحميد، التمويل المحلي والتنمية المحلية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2001.
19. عصام فوزي ، عدنان سليمان ، التنمية الاقتصادية ، منشورات جامعة دمشق ، سوريا ، 1995.
20. علي الشريف، الإدارة العامة :مدخل الأنظمة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 1991.
21. كريم عبد النبي العبيدي، الإدارة والتنمية في ليبيا، بنغازي: جامعة قار يونس، ليبيا، 1995.
22. محمد إسماعيل فرج ، التخطيط للتنمية الريفية ، مكتبة الإسكندرية ، مصر، 1983 .
23. محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985.
24. محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004.
25. محمد رياض عاتمي . نظريات و مفاهيم الاتجاه التكاملية للتنمية الريفية ، مكتبة الإسكندرية ، مصر.
26. محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة (مصر)، 2011.
27. محمد فتح الله الخطيب ، الحكم المحلي والتنمية، منشورات كلية الاقتصاد والعلوم السياسية بجامعة القاهرة، مصر، 1998.
28. مختار حمزة و آخرون، دراسات في التنمية الريفية المتكاملة بمصر ، مكتبة الخانجي ، القاهرة، مصر ، 1994 .
29. مريم أحمد مصطفى، التنمية بين النظرية و واقع العالم الثالث ،دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر، 1997 .
30. مصطفى الجندي، الإدارة المحلية وإستراتيجيتها، منشأة المعارف ، الإسكندرية، مصر، 1987 .
31. مصطفى الجندي، المرجع في الإدارة المحلية المقارنة، الإسكندرية: منشأة المعارف ، مصر، 1971.
32. منال طلعت محمود، الموارد البشرية و تنمية المجتمع المحلي ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2003.
33. ميشيل تودارو ، ترجمة محمود حسن حسني و محمود حامد محمود ، التنمية الاقتصادية ، دار المريخ ، السعودية.

34. نبيل السمالوطي، علم إجتماع التنمية: دراسة في اجتماعيات العالم الثالث، دار النهضة، بيروت، لبنان 1991 .
35. نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه حضري بولاية عنابة، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2009. (بتصرف).
36. هاني حامد الضمور، تسويق الخدمات، دار وائل للنشر، عمان (الأردن)، الطبعة الثانية، 2005.
37. ويليام، و.هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التنبر، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999.

### الجرائد والمجلات:

1. إبراهيم عبد اللطيف، "الإطار الفكري للتنمية المحلية"، مجلة الإدارة، عدد3 ، مجلد 24 ، يناير 1992 .
2. الأمر 67 / 130 المؤرخ في 22 أوت 1967، يتضمن توجيه النقل البري في الجزائر، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 63.
3. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، قانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 01 / 13 المؤرخ في 07 غشت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
4. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، 07 شعبان عام 1430 هـ الموافق لـ 29 يوليو سنة 2009.
5. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 88/17 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988.
6. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، الأمم المتحدة، 2001.
7. اللوائح التنظيمية للنقل "الطيران المدني"، دائرة النقل "أبو ضبي"، الإصدار الأول، سبتمبر 2007.
8. الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، لوائح الطيران المدني، الجمهورية اليمنية، الجزء السادس (عمليات الطيران)، 2010/11/18.
9. أنظر: سيد أحمد سالم قاسم، النقل الداخلي في مدينة أسيوط، مجلة أسيوط للدراسات البيئية العدد التاسع عشر، يونيو 2000.
10. تقرير الأمم المتحدة للعلوم والتكنولوجيا من أجل التنمية، 1978 .

11. جريدة الشروق اليومية، 08 ماي 2013.
12. صالح فلاحي ، مفهوم التنمية المحلية و الاستراتيجيات البديلة ، الملتقى الوطني الأول حول تمويل التنمية المحلية 2008 .
13. عبد الله خبابة، واقع خدمة النقل الحضري الجماعي في الجزائر، مداخلة بالملتقى الدولي حول: استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بوضياف المسيلة (الجزائر)، يومي 08/07 أكتوبر 2013.
14. فارس بوبكر، سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري " حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة"، مداخلة بالملتقى الوطني نحو " استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية"، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة (الجزائر)، 2009.
15. قانون رقم 88 / 17 مؤرخ في 23 رمضان عام 1408هـ الموافق ل 10 ماي 1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
16. تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009.
17. كاسر المنصور، التنمية الإدارية: الحقيقة والأبعاد، مجلة الرائد العربي، دمشق، سوريا، 1994 .
18. محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل "الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12.
19. محمود جواد عباس شبع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة " آداب الكوفة " العممية المحكمة، العدد السادس، 2010.

## المواقع والمنتديات:

1. حسام سليمان عيد، الجامعة الإسلامية غزة، متاح على الموقع الإلكتروني التالي:  
• <http://site.iugaza.edu.ps/heid/files/chapter-52.pdf>. p13
2. محمد قادير، نظرة على التنمية المحلية يوم ([WWW.TANMIA.MA](http://WWW.TANMIA.MA))

3. محمود حميدان قديد، تخطيط النقل، 2009، بحث منشور على الرابط التالي:

[www.ao.academy.org](http://www.ao.academy.org)

4. منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في

المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2011.

## المذكرات:

1. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية "دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL"، أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008.
2. 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.
3. 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.
4. عبد الرحيم بوخلخال، محاولة بناء نموذج لتخفيض تكاليف النقل "حالة المؤسسة الوطنية للنقل البري وحدة تقرت"، مذكرة ماجستير، قسم علوم التسيير، كلية العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة ورقلة (الجزائر)، 2003-2004.
5. عبد القادر براينيس، التسويق في مؤسسات الخدمات العمومية دراسة حالة "قطاع البريد و الاتصالات في الجزائر"، أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2006-2007.
6. ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني المرفق بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1996.

- 1- Ahmed Halfaoui Politique des transports : Quel chemin ? les circuits de l'eco en ligne, hebdomadaire informations économique et sociale, 27 mars 2011, 14:48 <http://www.lce-algerie.com/actualite/2-algerie/273-politique-des-transports-ou-va-t-on-html>.
- 2- ANDRE JOYAL, LE DEVELOPPEMENT LOCAL, EDITION DE L'IQRC, PARIS, 2002.
- 3- Béatrice Bréchnignac – Roubaud; Le Marketing des services, Edition d'organisation, septième tirage, France, 2003.
- 4- BELKHIRI Aimadedine & MERZOUG Slimane ,op - cit.
- 5- CNES-25<sup>em</sup> session plénière: Rapport sur le développement de l'infrastructure routier : nécessite de choix économique et de meilleure sécurité des transports, 2004,
- 6- D'ECONOMIE SPATIALE "ED, ECONOMICA , PARIS , 1995.
- 7- Dominique MIGNOT: Une introduction à l'économie des transports, Université de la Réunion – Faculté des Sciences de l'Homme et de l'Environnement, France. Disponible sur:  
[http://gue.univreunion.fr/ressources/GUE/Cours%20M2/UE6A/L3\\_Transports\\_economie.pdf](http://gue.univreunion.fr/ressources/GUE/Cours%20M2/UE6A/L3_Transports_economie.pdf)
- 8- D.pettigrews, N.turgeon, " marketing", 2<sup>ème</sup> édition, MC GRAWS-HILL, Canada, 1990.

- 9- FaresBoubakour, Les transports sur rail dans les villes algériennes, à propos de quelques motivations, communication présentée lors de la première conférence internationale de Meghreb, Paris, 18-19 mai 2009K.
- 10- Frybourg, Michel. L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986.
- 11- <http://www.wikipedia.org> (29/05/2016)
- 12- <http://.history2.professorpage.info/John%20Locke%20and%20Thomas%20Hobbes.htm>.
- 13- Ibid. P:14
- 14- Jean Yves Goutte bel, Stratégie de développement territorial, éd Economica, Paris, 2003.
- 15- JOSEPH LAJUGIE ,PIERRE DELFAUD ET CLAUDE LACOUR , ESPACE REGIONAL ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, EDITION DALLOZ, PARIS 1979 .
- 16- M. A. ZERZOUR & F. BELABDELOUAHAB ,op-cit
- 17- TERRITOIRE " OP.CITE.
- 18- The political Theories, John Locke and Thomas Hobbes
- 19- Xavier Griffer, Territoires de France : Les enjeux économiques sociaux de la décentralisation, Ed Economica, Paris ,1984.
- 20- Ziv, Jean Claude et Napoléon, Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981.

الملق رقم 01

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس

تحضيرا للتخرج ونيل شهادة الماستر أرجو منكم ملء الاستمارة بعناية وشكرا

الاسم:.....اللقب..... (ليس من ضروري ملئ الاسم واللقب )

الجنس :  ذكر  أنثى

المستوى :  شهادة ليسانس  شهادة ماجستير  شهادة دكتوراه

الخبرة المهنية : .....سنة

لا رأي	غير موافق على الإطلاق	غير موافق	موافق	موافق جدا	أطروحات الدراسة
					شبكة المواصلات في الجزائر كافية لتغطية النقل داخل وخارج الوطن
					تبدي الجزائر اهتماما كبيرا بقطاع النقل
					قطاع النقل في الجزائر يرقى إلى الموصفات العالمية
					تملك الجزائر المقومات اللازمة للنهوض بقطاع النقل
					تخطى التنمية المحلية في الجزائر بالاهتمام اللازم من قبل الدولة
					تحقق التنمية المحلية جزء كبير من رفاهية المواطن
					للمواطن دور في التنمية المحلية
					الموارد المالية المتاحة كافية لتمويل التنمية المحلية
					المشاريع المنجزة تخدم التنمية المحلية
					تمول كل المشاريع في إطار التنمية المحلية من التمويل المحلي
					يساهم قطاع النقل في دفع محلية التنمية
					تتأثر التنمية المحلية بمدى تطور قطاع النقل
					يتم التخطيط في قطاع النقل بالموازاة مع الأهداف المسطرة للتنمية المحلية
					قطاع النقل يخدم جميع القطاعات المحلية الأخرى
					كل أنماط النقل (بري، بحري، جوي) تؤدي دورها في دفع محلية التنمية
					الاستثمارات في مجال النقل من قبل الدولة كافية لدعمه من أجل تحقيق النهوض بقطاعات التنمية المحلية
					الوضع الحالي لقطاع النقل يعكس التخطيط المسبق له من أجل تحقيق أهداف التنمية المحلية
					قطاع النقل يؤثر تأثيرا مباشرا على التنمية المحلية