

واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية

Reality and prospects of developing the transport sector in Algeria and its role in economic development

نوال بن عمارة

جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر
b.naoual_sf@yahoo.com

محمد زرقون

جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر
Zergounemed@gmail.com

سمير بوختالة

جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر
smrboukhetala@gmail.com

Received:29 Apr 2017

Accepted: 01 June 2017

Published:30 June 2017

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية اقتصاديات النقل ومدى مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية و آثاره التنموية على الاقتصاد الوطني، من خلال السياسات الاقتصادية المتبعة في الجزائر في مجال قطاع النقل ، وقد توصلت الدراسة من خلال تحليلنا للواقع قطاع النقل وكذلك من خلال قراءتنا للمؤشرات الاقتصاد الكلى إلى ضرورة إدراك أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الوطني باعتباره قطاع استراتيجيا من أجل إحداث التنمية الاقتصادية والمساهمة بالنهوض بالاقتصاد الوطني، كما خلصت الدراسة للضرورة أن تنوع الجزائر من اقتصادها لتخفف اعتمادها على النفط وتحقيق تنمية اقتصادية مستدامة

الكلمات المفتاحية: سياسة الاقتصادية، تنمية الاقتصادية، اقتصاديات النقل، قطاع النقل.

تصنيف JEL: O10، P25، R 41، N 77.

Abstract:

This study aims to show the importance of transport economics and the contribution of the transport sector in achieving economic development also to show its developmental effects on the national economy, through the economic policies adopted in Algeria in the transport sector.

The study found the need to recognize the importance of the transport sector in the national economy as a strategic sector in order to make the economic development and contribute to the advancement of the national economy through our analysis to the reality of the transport sector, also through our reading of the macro-economic indicators. The study also concluded that the need for diversity of Algeria's economy to reduce its dependence on oil and to achieve sustainable economic development.

key words: Economic policy, Economic development, Transport economics, Transport sector.

Jel codes: O10, P25, R 41, N 77.

تمهيد :

يعد قطاع النقل شريان الحياة الاقتصادية وأهم قطاعات البنية التحتية نظرا للدور الهام الذي يلعبه هذا القطاع في التطور الاقتصادي والاجتماعي للمجتمعات. حيث يتسم الاستثمار في مشروعات النقل بمنافعه الكبيرة التي تتحقق لفترة طويلة جدا، وانعكاساته الاقتصادية والاجتماعية الهامة على الاقتصاد الوطني، ونظرا للأهمية النقل في هذا المجال فقد حرصت الدول المتقدمة والنامية على حد سواء على تطوير نظمها النقلية وتحديثها، فوجود قطاع نقل فعال هو مطلب أساسي لضمان التطور الاقتصادي في كل دولة ويقاس مستوى تطور هذه الدولة أو تلك بمدى تطور قطاع النقل فيها. كما يلعب دورا محوريا في التنمية على المستويين الإقليمي والعالمي، وذلك من خلال تسهيل عمليات التبادل، ويظل الأساس في مشاريع البنية التحتية واسعة النطاق، التي تأتي في إطار دعم التحرك السريع نحو التنمية المستدامة.

كما يلعب قطاع النقل دورا هاما في تنشيط قطاعات اقتصادية أخرى كالسياحية، وتنمية المناطق الداخلية للبلاد، والقضاء على الفوارق الاجتماعية والثقافية بين أفراد المجتمع الواحد، وتحقيق الأمن الغذائي والتنمية الفلاحية والريفية، وتطوير المدن الحالية وتفعيل المدن المستقبلية.

و قد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا. حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع و أخرى في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد.

و على ضوء ما سبق طرحه وفي ظل الجدال القائم في الجزائر حول دور قطاع النقل ومكانتها في التطور الاقتصادي للجزائر وعلاقتها بتحقيق التنمية الاقتصادية تبرز لنا الإشكالية الرئيسية لهذا الموضوع على النحو التالي:
ما هي استراتيجية وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار تنمية الاقتصاد الوطني؟

وسوف نحاول معالجة هذه الاشكالية من خلال تقسيم هذه الورقة البحثية الى ثلاث محاور رئيسية وهي:

• **المحور الأول : مفاهيم عامة حول قطاع النقل ودوره التنموي؛**

• **المحور الثاني: واقع قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية؛**

• **المحور الثالث: آفاق تطوير قطاع نقل في الجزائر؛**

1- مفاهيم عامة حول قطاع النقل ودوره التنموي: يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي والاجتماعي لكل دولة، حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، و لا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد دون تامين احتياجات تلك القطاعات من النقل.

1-1. مفهوم النقل: بالرغم من وضوح مسألة النقل للهولة الأولى من حيث دلالاته، إلا أن تعريفات المختصين تباينت واختلفت، إذ عرّف "هانز أدلر" الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير - **BIRD** - أن النقل "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الأهلة بالسكن مع بعضها، أي مع مراكز الاستهلاك"¹، في حين أن قاموس "Oxford" عرف النقل "Transport" على أنه "أخذ أو حمل (الناس أو البضائع) من مكان إلى آخر عن طريق السيارة، الطائرة، أو السفينة". و هو يعتبر أكثر التعريفات دقة و تحديدا للنقل. كما عرف النقل على انه عملية تحريك البضائع والسلع من نقاط إنتاجها أو بيعها إلي نقاط استهلاكها بالكمية المطلوبة والوقت المحدد وبتكلفة معقولة.²

و عرف ايضا على انه الاداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي تستغل سابقا باتجاه زيادة الانتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والأيدي العاملة الي الاماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.³

كما عرف النظام الاشتراكي النقل (تلك العمليات الحركية التي من شأنها ان تؤدي الي تحقيق الاهداف الانتاجية وغير الانتاجية للمنشأة ولعموم افراد الشعب بالشكل السليم والوقت المناسب وبما يتفق مع الخطة المركزية لسياسة الدولة.⁴

ويمكن القول بأن النقل حركة الافراد والسلع والخدمات من مكان الى اخر. وهي ظاهرة بشرية تخضع لظروف طبيعية وتتوقف كفاءتها على طريقة بناء طرقها والوسيلة التي تعمل عليها، كما يرى أن قطاع النقل ركنا هاما للبنية الاساسية في الاقتصاد فهو يساعد قطاع الإنتاج ليقوم بدوره بسهولة. و بالتالي يعتبر النقل ذلك النشاط الذي يهدف إلى تحقيق نقل و تسهيل انتقال المنتجات و الأشخاص من مكان إلى آخر بوسائل النقل المختلفة.

1-2. انواع قطاع النقل: يعتبر قطاع النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن. أو لنقل الأيدي

العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية لذلك فقد شهد قطاع النقل من الاهتمام والتطور ما هو بالشيء الكثير. ويمكن لنا تقسيم قطاع النقل إلى الأنواع التالية:⁵

1- النقل البري بالسيارات: وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أم البضائع. إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات، وإن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير انسيابية سليمة لهذه المركبات لذا اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.

2- النقل بالسكك الحديدية: تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات 210 كم/ساعة، كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها. وتعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديدية وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة. والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي يمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات ذات سرعة عالية فلا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعات العالية، وكذلك تعتبر السكك عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.

3- النقل المائي: يعتبر النقل المائي من أولى الوسائل التي استخدمها الإنسان في التنقل، إذ إن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير مما ساعد على استعمالها في التنقل ولمسافات طوال وخصوصاً إنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية.

إن الثورة الكبرى في ميدان صناعة النقل المائي قد حدثت بعد اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق. واستمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل ملايين الأطنان من البضائع، ولعل السر في الاهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى.

4- النقل الجوي: إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، وإن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.

1-3- قطاع النقل ودوره التنموي: يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من

النقل، الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل، يرتبط ارتباطاً وثيقاً بخطط القطاعات الاقتصادية الأخرى .

وقد تطورت صناعات النقل في وقتنا الحاضر وأثرت بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد، فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الانتاج وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل ، ويمكننا لمس ذلك في كافة البلدان الصناعية المتقدمة حيث كانت السكك الحديدية قديماً هي الوسيلة الرئيسية للنقل عموماً، أما الآن فإن تلك البلدان تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة، فبالإضافة إلى السكك الحديدية هناك وسائل أخرى كثيرة كالمطارات والسفن والأنابيب (نقل المواد السائلة كالنفط) وأنظمة مرور عابر مؤلفة من شبكات الطرق البرية، وبالتالي نجد إن قطاع النقل قد ساهم (مساهمة فعالة في تقدم هذه البلدان اقتصادياً وصناعياً⁶ .

كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك و في تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما إنه يعتبر عاملاً لا مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية، ويمكن إجمال المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية لأي دولة في الأمور التالية:⁷

- اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج و النقل والتوزيع؛

- اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف؛

- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً؛

- نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها؛

- تحقيق التوازن في عملية العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية؛

- تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي؛

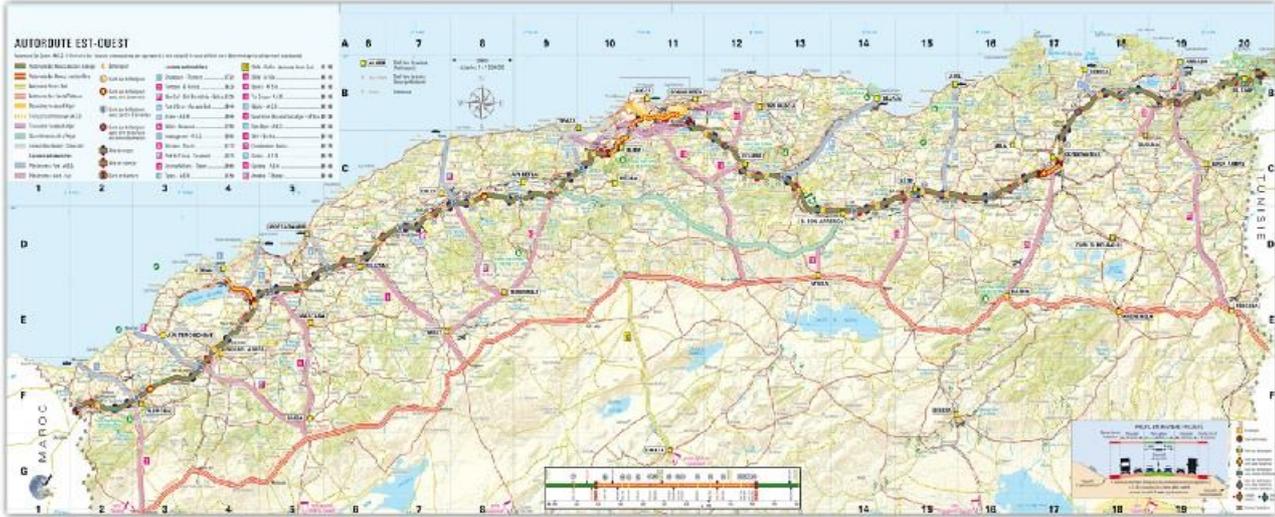
ويعد نقل الركاب والبضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد؛ وقد كان لتقدم النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة عليها، وتشير بعض الدراسات الاقتصادية التي أجريت بهذا الشأن إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20 % تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، ومن هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل ومن ثم تكلفة المنتج النهائي كما يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع ، ذلك إن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاز مهامها، و لا بد من توفير كفاءات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار إن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل.⁸

ثانياً: واقع قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية

يعتبر النقل واحد من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة والازدهار لأي بلد. و عليه فإن تواجد نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي والإنتاج على نطاق واسع وحماية البيئة.

و قد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولاً حقيقياً. حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع و أخرى في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد.

- 1- واقع شبكة قطاع النقل في الجزائر: وتتكون شبكات قطاع النقل في الجزائر في المحاور الرئيسية التالية:**⁹
- 1-1- شبكات الطرقات:** تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 112 696 كلم من الطرق، منها 29 280 كلم من الطريق الوطني و أكثر من 4910 هيكلم. كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر ب 1 216 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب¹⁰.
- والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة الطرقات في الجزائر:¹¹
- شكل رقم(01) : شبكة الطرقات في الجزائر**



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

1-2- شبكة السكة الحديدية.

تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر ب 2.150 كلم، إذا شهدت في الآونة الأخيرة كهربة بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد. وتسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF). وهذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها:

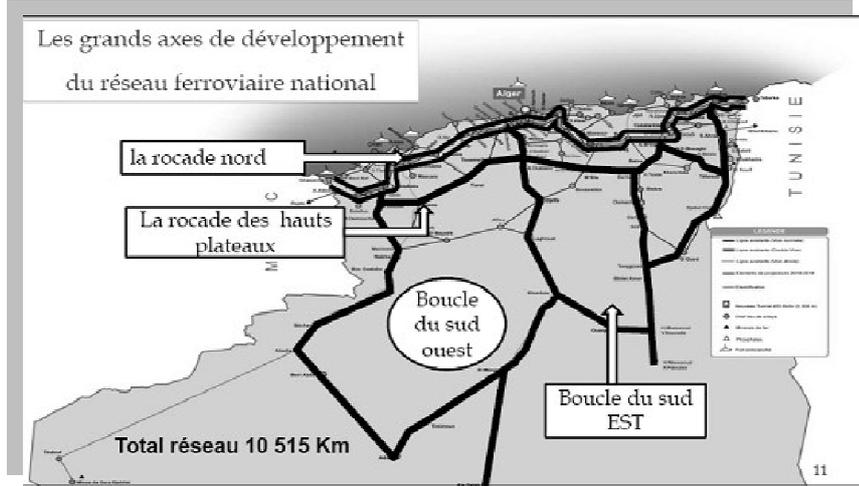
- 299 كلم سكك مكهربة؛
- 305 كلم مزدوجة؛
- 1 085 كلم ضيقة؛

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز يوجد مشروع كهربة 1000 كلم من السكك الحديدية و إنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية. وبحلول عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 10 515 كلم.

والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر:

واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية

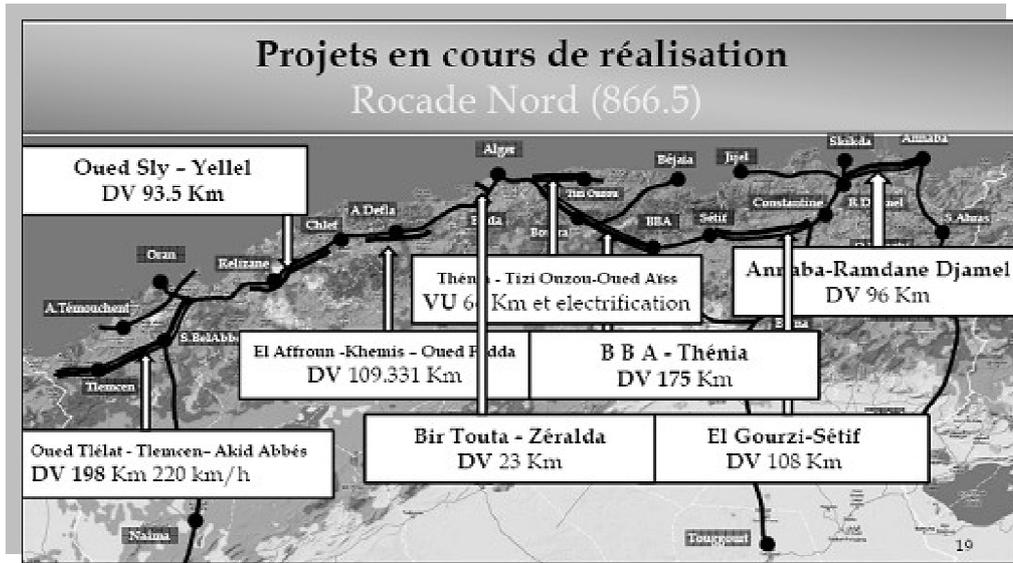
شكل رقم(02):وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر



المصدر : الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

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

شكل رقم(03): المشاريع في طور الانجاز



المصدر:الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

3-1- النقل الجوي: لقد حاولت الجزائر تطوير قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي.

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

ولقد سجلت الخطوط الجوية الجزائرية خلال الموسم الصيفي معدل نمو إجمالي لحركة المرور قدر بـ 15%.

و في عام 2011 بلغت إيراداتها 56 مليار دينار.

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

و تتكفل الخطوط الجوية الجزائرية بعدة رحلات نحو أوروبا، إفريقيا، كندا، الصين والشرق الأوسط. و هناك عدة شركات طيران أجنبية لديها رحلات نحو الجزائر نذكر منها : التونسية للطيران، الخطوط الجوية للملكية المغربية، الخطوط الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران، إيغل أزور، ليفتتزا، الخطوط الجوية التركية، الخطوط الجوية البريطانية.¹²

1-4- النقل البحري: تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، ومعظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على إيصال الركاب إلى الشواطئ الأوروبية، و نقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم. و معظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري، عبر 11 ميناء تجاري نذكر منها:

الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة، أرزيو / بتيونا، بجاية، مستغانم، غزوات، جيجل، تنس ودلس. أما فيما يتعلق بأعمال ترميم الهياكل الأساسية للموانئ فإن عدد قليل منها استفادة من هاته العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

1-5- مترو الجزائر: شهدت الجزائر افتتاح مترو الجزائر العاصمة بتاريخ 31 أكتوبر 2012 و الذي بلغ طوله 9 كلم و 10 محطات، وهو ما جعل من الجزائر أول مدينة في المغرب مجهزة بمترو الأنفاق. و أسندت مهمة تسييره و استغلاله للشركة (RATP) ولمدة 8 سنوات.

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

1-6- التراموي: في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 أطلقت الجزائر مخطط آخر لتنمية و تحديث قطاع النقل الجماعي والنقل الحضري ما بين المدن عبر السكك الحديدية أي التراموي.

حيث يعتبر تراموي الجزائر نظام نقل جماعي يخدم مدينة الجزائر العاصمة. وفي سنة 2012 شمل 16.2 كلم و 28 محطة وقد تم توسيعه ليصل إلى 23 كلم و 38 محطات.

كما يعتبر ترامواي قسنطينة مشروع للنقل الجماعي و الذي يخدم مدينة قسنطينة، فهو قيد الإنجاز منذ سنة 2008، أجريت أول الاختبارات التقنية لتراموي قسنطينة في عام 2012 و سيشمل مساره خط يقدر ب 9 كلم و 10 محطات، وقد تم افتتاحه في سنة 2015.

اما ترامواي وهران هو مشروع اخر للنقل الجماعي و الذي يخدم مدينة وهران إذ شرع في إنجازه في أواخر عام 2008، ويعتبر أطول تراموي في الوطن على مسافة مقدر ب 48 كلم. وقد أجريت التجارب التقنية الأولى لتراموي وهران في عام 2012 ودخل حيز الخدمة في 1 ماي 2013.

وستعزز العديد من المدن الجزائرية بالتراموي منها سيدي بلعباس، باتنة، ورقلة، مستغانم، عنابة، سطيف، إذ تم الانتهاء من الدراسات التقنية لمشاريع التراموي الخاصة بهذه المدن 06 للوطن وتعتبر جلها في نهاية النجاز اذ من المنتظر دخولها للخدمة الفعلية في اواخر سنة 2017 ، كما تم إجراء دراسات أخرى متناسبة لمشاريع التراموي المقرر إنجازها في 08 ولايات أخرى ولكن تم إيقاف التنفيذ هذه المشاريع للحالة الاقتصادية الصعبة للميزانية .

2- دور قطاع النقل في الاقتصاد الوطني: إن الأداء الاقتصادي والمالي المسجل خلال الفترة 2001-2008 يدل على تحسن الوضعية المالية الخارجية وتراكم موارد الادخار الميزانياتي، وهو ما سمح

للاقتصاد الوطني أن يثبت قدرته على مقاومة الصدمة الخارجية الكبيرة التي حدثت سنة 2009 والتي نجمت عن تفاقم الأزمة المالية الدولية والأزمة الاقتصادية العالمية. ويشهد على ذلك تعزيز الوضعية المالية الخارجية خلال سنوات 2010-2012 و درجة الاستقرار النقدي والمالي.

وقد عرف النشاط الاقتصادي تباطؤا في سنة 2013 ويرجع هذا إلى تردد نمو الطلب الإجمالي وانخفاض انتاج المحروقات قُدر إجمالي الناتج الداخلي 16569.7 مليار دينار (208,7 مليار دولار) ولن يفوق نمو حجم إجمالي الناتج الداخلي حدود 2,8 ٪، أي في تراجع ب 0,5 نقطة بينما يبقى نمو حجم إجمالي الناتج الداخلي خارج المحروقات مستقرا عند 7,1 ٪ وأخذا بعين الاعتبار النمو الديموغرافي المقدر بـ 2,07 ٪، وارتفع إجمالي الناتج الداخلي للفرد ب 0,73 ٪ (1,14 ٪ في 2012)¹³.

و باستثناء قطاع المحروقات الذي يعيش مرحلة ركود قوي، حققت كل القطاعات الأخرى نموا إيجابيا، ويتميز كل من قطاع الخدمات المسوقة والتي يدخل في اطارها قطاع النقل وقطاع الفلاحة بأداءات تفوق تلك المحققة في سنة 2012 .

و يمكن لنا ان تحليل نتائج قطاع النقل في مساهمته في إجمالي الناتج المحلي الخام للاقتصاد الوطني من خلال

الجدول التالي:

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

السنوات	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
قطاع النقل	1055076,5	1174774,0	1245245,2	1340554,3	1471417,5	1597737,0	1693 677,1	2186 786,5

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

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

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

جدول رقم (02) : القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر الوحدة: مليون دج

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
قطاع النقل	830 341,5	865 214,5	933 707,6	1 074 147,7	1 194 841,7	1462 802,2	1556 077,9

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

نلاحظ من الجدول تطور ملحوظ في القيمة المضافة حيث سجلت ارتفاع على طول فترة الدراسة (2008-2014) وبمعدل الضعف تقريبا وهذا راجع لتحسن نشاط الخدمات المسوقة والتي من ضمنها قطاع النقل بوضوح بعد تراجع الطفيف في السنوات السابقة، مسجلا بذلك أعلى نسبة نمو منذ سنة 2008 بقيمة مضافة تقدر 3827,4 مليار دج ، أي بارتفاع قدره 7,8 ٪ (+1,4 نقطة)، و يساهم هذا النشاط بأكثر من النصف (56,3 ٪) في نمو إجمالي الناتج الداخلي، كما يوآلد ما يقارب ربع تدفق الثروة (23,1 ٪). ويرجع هذا إلى ديناميكية فرع التجارة وفرع النقل اللذان ارتقعا (10,4 ٪ و 5,0 ٪ على التوالي).و تعود الأداءات الجيدة للخدمات المسوقة إلى النمو القوي للإنتاج الفلاحي وارتفاع الواردات بصفة معتبرة .(13,9%).

اما عن الأسعار عند الاستهلاك و بعد سنتين من تسارع ارتفاع الأسعار عند الاستهلاك، والذي بلغ متوسطه السنوي نزوة 9,7 ٪ في 2012 بالنسبة للمؤشر الوطني، عاد التضخم إلى 4,15 ٪ في 2013 ، وهو أضعف معدل منذ سبع سنوات.

وتُتبع تطور أسعار الخدمات اتجاه معاكس للاتجاه العام للأسعار، ارتفعت أسعار الخدمات بـ (6,22%) وتسارع ارتفاعها، وهو أكبر ارتفاع منذ ذروة سنة 2007 (7,49%) وتأتي مجموعة النقل والاتصالات في المرتبة الثانية والتي ارتفعت أسعارها بـ 5,61%، وعرف ميلها تصاعداً متسارعاً منذ سنة 2010 بنسبة (2.5%).

ثالثاً: آفاق تطور قطاع نقل في الجزائر.

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

1- استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر: لقد عرف قطاع النقل في الجزائر استراتيجية جديدة و تهدف الإستراتيجية القطاعية إلى زيادة عروض وسائل النقل من أجل:¹⁴

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع؛
 - تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن و المسافة؛
 - الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين؛
 - ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.
- و على أساس هذا المنظور حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة للقطاع النقل للفترات (1999-2004، 2005-2009، 2010-2014).
- و في هذا السياق خصصت ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرنامج للفترة الممتدة من 2010-2014 من أجل:

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

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

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

المبلغ: المليون دينار جزائري			
قطاع النشاط	عدد المشاريع	المبلغ	عدد مناصب الشغل
النقل و ملحقات النقل	28 757	700 233	157 940

المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

وفي إطار استكمال محاور الاستراتيجية الجيدة للنهوض بقطاع النقل فقد تم تنصيب أربعة مجتمعات عمومية في قطاع النقل وهذا في إطار اعادة تنظيم القطاع العمومي التجاري المقرر من طرف السلطات العمومية في سنة 2014.¹⁵

و يتعلق الأمر بمجمع خدمات المواني ومجمع النقل البحري و مجمع نقل البضائع و اللوجيستيك و مجمع النقل البري للمسافرين. وتأتي هذه المجتمعات لتحل محل ثلاث شركات لتسيير مساهمات الدولة للقطاع والتي تشمل 48 مؤسسة عمومية اقتصادية و كذا مؤسسات ذات طابع اقتصادي و صناعي تحت وصاية وزارة النقل.

و بعد عملية اعادة الهيكلة سينتقل مجمع خدمات الموانئ (برأسمال يقدر بـ 54 مليار دج) بتسيير الموانئ عن طريق 10 مؤسسات للموانئ و مؤسسة تسيير موانئ الصيد وكذا تسيير خدمات الموانئ عن طريق ثلاث شركات مختلطة موجهة للحاويات و شركتين مختلطتين للوجيستيك.

وسيضم المجمع الثاني -الذي يقدر رأسماله بـ 22 مليار دج- فرعين من الشركة الوطنية للملاحة و المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين و المؤسسة الوطنية لإصلاح السفن وخمس فروع اخرى مكلفة بمهمة تمثيل مجهزي السفن والنشاطات المتعلقة بها، و بالنسبة لمجمع النقل البري للمسافرين (رأسماله 3 مليار دج) سيضم مؤسسة ميترو الجزائر و مؤسسة استغلال الترامواي و مؤسسة النقل الجزائرية بالكابلات وشركة تسيير للمحطة البرية للجزائر و خمس فروع لنقل المسافرين بالحافلات. وفيما يتعلق بمجمع نقل البضائع و اللوجيستيك (برأسمال قدر بـ 2 مليار دج) فسيضم سبعة فروع تابعة للشركة الوطنية للنقل البري.

2- مشاريع النقل الجديدة: سجل قطاع النقل خلال سنة 2014 العديد من الإنجازات في قطاع النقل البحري و المينائي والنقل الجوي والملاحة الجوية، المترو و الترامواي والتلفريك والسكك الحديدية والنقل العمومي لنقل المسافرين بواسطة الحافلات وكذا السلامة المرورية.¹⁶

2-1- إعادة بعث مشاريع الأسطول الجوي والبحري المعطلة: فيما يتعلق بالنقل البحري و المينائي، وفي إطار الاستثمارات ذات الصلة بالمجالين البحري والمينائي المنجزة في سنة 2014، تمت مباشرة تفعيل برنامج اقتناء 27 باخرة منها 25 باخرة لنقل البضائع وبخارتان لنقل المسافرين في إطار تطوير وتحسين قدرات الشركات البحرية الوطنية "المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ومجمع "كنان" بفرعيه كنان "ماد" وكنان "شمال"، وإلى غاية نهاية سنة 2014 تم استلام 5 بوآخر لنقل البضائع دخلت حيز الاستغلال، وسيواصل برنامج استلام باقي البواخر على مدار سنتي 2015 و 2016.

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

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

وفيما يتعلق بالنقل الجوي وفي إطار تعزيز قدرات الأسطول الجوي الوطني، تم خلال سنة 2014 تفعيل وتنفيذ برنامج اقتناء 16 طائرة جديدة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية، وتم استلام أولى هذه الطائرات يوم 22 ديسمبر الجاري من نوع "أ.تي.آر"، وسيتم تسلم باقي الطائرات تدريجيا خلال سنتي 2015 و 2016، وإدراج شركة "طاسيلي للطيران" في نشاط النقل الجوي للمسافرين على الشبكتين الداخلية والدولية، فتح 37 خطا جويا جديدا من طرف الشركتين الوطنيتين للنقل الجوي.

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

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

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

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

وإطلاق أشغال تمديد مترو العاصمة على طول الخط الرابط بين كل من الحراش، باب الزوار، المطار الدولي والخط الثاني بين عين النعجة وبراقي.

وكذا إنهاء الدراسات الخاصة بإنجاز مترو وهران، انطلاق أشغال إنجاز تليفريك تيزي وزو، انطلاق الدراسات المتعلقة بتوسيع خطوط مترو العاصمة بالجهة الغربية على طول ساحة الشهداء و شوفالي، ثم شوفالي و دالي ابراهيم وأولاد فابيت نحو الشراقة.

الانتهاء من الدراسات "دراسات الجدوى" المتعلقة بإمكانية إنجاز ترامواي على مستوى كل من ولايات تلمسان، بجاية، البليدة، الجلفة، بشار، بسكرة، سكيكدة و تبسة، وفي الأخير مباشرة برنامج إنجاز سبع حظائر للسيارات بالطوابق بطاقة استيعاب تقدر بـ 5000 مكان للتوقف على مستوى العاصمة.

2-3- مشاريع نقل السكك الحديدية:النقل بالسكك الحديدية قد عرف هذا المجال من النقل في الجزائر ديناميكية جديدة خلال سنة 2014، في إطار تعزيز و عصرنة حظيرة القطارات للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وذلك باقتناء 17 قطار ذاتي "أوتراي" بالنسبة للخطوط الكبيرة، 20 قطارا كهربائيا، 30 عربة "مرقد" للخطوط الطويلة، 50 قاطرة و 380 عربة لنقل الفوسفات.

وعرفت الشبكة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في هذه السنة إطلاق برنامج يتضمن دراسة وإنجاز ما يزيد على 8000 كلم من خطوط السكة الحديدية الجديدة على مستوى كل جهات الوطن، منها 2224 كلم على الخط الشمالي، 2630 كلم على مستوى الهضاب العليا و 4382 كلم على مستوى الجنوب.

الخلاصة : من خلال استعراض مختلف ما جاء في هذه الورقة البحثية يتبين لنا قدرة قطاع النقل على إحداث التنمية الاقتصادية وقدرته على دفع عجلة الاقتصاد الوطني نحو التقدم من خلال النتائج التي حققها هذا القطاع وهذا حسب مؤشرات الاقتصاد الوطني التي تبين مساهمة القطاع في مختلف مؤشرات الاقتصاد الوطني ومختلف المتغيرات الاقتصادية.

غير ان قطاع النقل في الجزائر يبقى يعاني من عدة صعوبات على الرغم من استفادته من قرابة 100 مليار دولار استثمارات لتطوير البنى التحتية والمنشآت، إلا أنه يظل من بين القطاعات المتأخرة والبعيدة عن المقاييس العالمية، خاصة فيما يتعلق بالخدمات. وهي النتيجة التي توصلت إليها الدراسات الخاصة للبنك العالمي والمنتدى الاقتصادي العالمي.

ويبقى قطاع النقل في الجزائر على غرار عدد من البلدان النامية "يعاني من اختلالات، من بينها غياب سلطة ضبط وهيئة تختص بالتنظيم خلال مرحلة تحرير القطاع، فضلا عن تداخل الصلاحيات ومركزيتها على مستوى الإدارة بدلا من اللجوء إلى تنظيم عقلاني ودراسات ميدانية تعكس واقع الطلب ميدانيا".

وقد ظلت الإدارة هي التي تسير القطاع رغم احتياجه للخبرة والتجربة الميدانية، يضاف إلى ذلك الطابع المركزي وعدم الاستقرار المؤسسي والتشريعي. وقد نتج عن ذلك عدم تحقيق نتائج معتبرة وعدم فعالية، رغم ضخ مبالغ مالية كبيرة فاقت 90 مليار دولار.

التوصيات:

- من خلال ما جاء في هذه الورقة البحثية وبناء على النتائج المتوصل إليها يمكننا تقديم بعض التوصيات التي نراها تتماشى مع ما تم التوصل إليه من نتائج وهي على النحو التالي:
- يستوجب على الحكومة الجزائرية أن تعكف على دراسة مختلف الآثار الإيجابية بالتعاون مع الخبراء والمختصين في شؤون قطاع النقل من أجل وضع إستراتيجية خاصة بهذا القطاع لتعظيم الاستفادة من هذا القطاع للاقتصاد الوطني؛
 - وبالنظر إلى تحديات الاقتصاد الجزائري، هناك ضرورة لأن تنوع الجزائر من اقتصادها لتخفف من اعتمادها على النفط وتحقق تنمية مستدامة، وبلوغ هذا الهدف، لا بد من تطوير قطاع النقل وكذلك الصناعات المرتبطة به التي هي ذات قيمة مضافة عالية وتساهم في تكامل الأنشطة ذات الصلة بالقطاع الصناعي التحويلي؛
 - يجب مواصلة تحسين المنشآت و الطاقات الوطنية مع الحرص على تطوير كافة مناطق البلاد؛
 - لا بد من دراسة مدى تناسق الجهود التي يحتويها المخطط الوطني لتهيئة الإقليم و المخططات المحلية مع البنى التحتية و الجانب البشري المتمثل في التشكيلات الاجتماعية المختلفة في الإقليم الجزائري؛
 - لا بد من وجود حوار بين الوزارات المعنية بهذه القطاعات و قطاع النقل للتواصل و تحديد مشاريع متناغمة مع تطور جميع القطاعات مع بعض فتطوير و تنمية كل قطاع مرتبط ارتباطا وثيقا بالقطاعات الأخرى؛
 - لا بد أن تكون هذه المشاريع موجهة للمواطن الجزائري البسيط و تلبية احتياجاته و تطلعاته الراهنة و المستقبلية؛

الهوامش والمراجع :

- 1- هانس ادلر، التخطيوط في قطاع ومشاريع النقل، ترجمة كمال عبد القادر ولي - وزارة التخطيوط، بغداد، 1970، ص: 50.
- 2 - أ. فخر الدين، أ. يس، دور النقل و المواصلات و الاتصالات على التنمية الاقتصادية في السودان.
- 3 - أحمد، محمد شهاب ، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق - الشركة العامة للنقل البري حالة دراسية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص 20 .
- 4 - الفوزان، فهد بن خالد، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، بحث منشور على الموقع،
- 5 - أ.د المهندس حيدر كمونة، مرجع سبق ذكره.
- 6 - خطاب، عادل عبد الله ، جغرافية المدن، جامعة بغداد، 199
- 7 - سكنة جهية فرج، الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البري (النقل بالشاحنات) في العراق مع إشارة إلى محافظة البصرة، جامعة البصرة، مجلة دراسات البصرة العدد. 17. 2014.
- 8 - كمونة، حيدر، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية - بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط التالي: <http://www.almadapaper.com/sub/06-405/p19.htm>
- 9 - الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، تقرير حول قطاع النقل في الجزائر.
- 10 - الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار نفس مرجع سبق ذكره.
- 11 - الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار نفس مرجع سبق ذكره.
- 12 - الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، مرجع سبق ذكره.
- 13 - التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر، التقرير السنوي 2013، بنك الجزائر، ص 147.
- 14 - الوكالة الوطنية للاستثمار.
- 15 - وكالة الأنباء الجزائرية، تنصيب 4 مجتمعات عمومية في قطاع النقل، الأحد، 14 شباط/فبراير 2016، 16:48.
- 16 - كل التفاصيل عن مشاريع النقل، مقالة في جريدة البلاد على الربط التالي: <http://fibladi.dz11:10> ، 2016/03/18 ،