

تقييم استثمارات الجزائر في قطاع النقل الطرقي و السككي *Evaluation of Algeria's investments in road and rail transport*

تيانتي مريم
أستاذ محاضر ب
المركز الجامعي مغنية
الجزائر
meriemtienti@gmail.com

أريوط وسيلة
أستاذ محاضر ب
المركز الجامعي مغنية
الجزائر
o.ariout@gmail.com

تاريخ الإرسال : 2021/09/30 تاريخ القبول : 2021/11/11 تاريخ النشر : 2021/12/31

للإحالة لهذا المقال :
أريوط وسيلة، تيانتي مريم : "تقييم استثمارات الجزائر في قطاع النقل الطرقي والسككي"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية،
المجلد 08، العدد 02، السنة 2021، ص 07-30.

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

المخلص :

إن مسألة تحقيق التنمية صارت من أكبر الرهانات التي تواجه غالبية الدول، وذلك بغية إحداث التوازن على المستوى الدولي والمحلي، والجزائر على غرار بقية الدول من أجل بلوغ تلك الغاية سطرت سياسات طموحة في العديد من المجالات. إذ من دون شك نجد لقطاع النقل في الجزائر علاقة وطيدة بالتنمية، حيث يعد هذا الأخير بصفة عامة والنقل البري بصفة خاصة همزة وصل لها الدور البالغ في ربط المناطق الصناعية بالسوق، ناهيك عن الدور الاجتماعي الذي يلعبه هذا الأخير.

يتمحور الدور الأساسي لهذه الدراسة حول تشخيص واقع سياسة النقل البري (طريقي، سككي) لمعرفة درجة ومدى مساهمته في التنمية الوطنية من جهة، وإبراز مشاكل هذا القطاع ونقائصه من جهة أخرى، ليس هذا فحسب بل نبتغي من وراء هذه الدراسة الوقوف على الحلول المقدمة من طرف السلطات الوصية من أجل الرقي بقطاع النقل لتحقيق غايات التنمية المستدامة.

كلمات مفتاحية : نقل طريقي، نقل سككي، استثمار في مجال النقل، مخططات النقل.

Abstract:

The question of development has become one of the greatest challenges facing the majority of the States, and in order to strike a balance in the international and domestic levels, and Algeria, like other countries, has adopted ambitious policies in many areas. Without a doubt we find that the transport sector in Algeria has a strong relationship with development, with the latter in general and road transport in particular playing a crucial role in linking industrial areas of the market, not to mention the social role played by the latter.

The main role of this study is to diagnose the reality of road transport policy (road, rail) to see the degree and extent of its contribution to national development on the one hand, and It is not only to highlight the problems and shortcomings of this sector on the other hand, but also to identify the solutions offered by the authorities to promote the transport sector to achieve the goals of sustainable development.

Key-words : Road transport, Rail transport, Transport investment, Transportation schematics.

مقدمة

يعد النقل أحد الركائز الأساسية للتنمية المستدامة وتطور أي بلد، لهذا لا مناص من وجود نظم نقل فعالة وشبكات حديثة من أجل بلوغ التنمية الاقتصادية. من هنا يمكن القول أن النقل يعد العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على حد سواء، إذ عرف هذا القطاع تحولا ملحوظا في بلادنا، بيد أنه تم إنجاز عددا معتبرا من المشاريع وأخرى لا تزال قيد الإنجاز بغية جعل قطاع النقل أكثر كفاءة وفعالية في تحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد.

بغض النظر عن باقي أنواع النقل يتمحور موضوع هذه الدراسة حول تشخيص واقع سياسة النقل البري، حيث يبلغ قطاع النقل بصفة عامة و النقل البري على وجه الخصوص أهمية بالغة في دفع عجلة الاقتصاد الدول نحو الرقي والتطور لهذا كان الهدف من وراء هذه الدراسة معرفة و الوقوف على درجة ومدى مساهمته في التنمية الوطنية من جهة وإبراز مشاكل هذا القطاع من جهة أخرى، ليس هذا فحسب بل نبتغي من وراء ذلك الوقوف على الحلول المرجوة من أجل الرقي بقطاع النقل لتحقيق غايات التنمية المستدامة.

إذن إلى أي مدى تساهم سياسة قطاع النقل البري في تحقيق التنمية في الجزائر؟ وما هي المشاكل التي تقف حيال ذلك؟ وما هي آفاق هذا القطاع والمقترحات والحلول المرجوة؟

للإجابة عن هذه الإشكالية انتهجنا منهجا وصفيا تحليليا، نقوم من خلالهما بوصف واقع هذا القطاع وتحليل السياسة المنتهجة في تسييره من جهة والبحث في العقبات والمشاكل التي تحول دون تحقيقه النتائج المرجوة من جهة أخرى لنخرج بحلول ومقترحات عليها تحسن من فعاليته ومردوده.

المبحث الأول: واقع قطاع النقل البري في الجزائر من حيث الإنجازات والمشاكل.

في البداية لا بد من التنويه إلى أن النقل البري يعد من أهم وسائل النقل باعتبار درجة الاستجابة العالية له من جهة ومن ناحية أخرى بسبب المرونة التي يتسم بها والتي تسمح له بتلبية حاجات الأفراد وتزويدهم بمختلف السلع والبضائع، وعلى هذا الأساس سنحاول في هذا المبحث الحديث عن تقييم واقع هذا القطاع وابرز أهميته في تحقيق التنمية الاقتصادية.

المطلب الأول: واقع قطاع النقل الطرقي في الجزائر.

إن مفهوم النقل البري يمكن حصره في كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل الأشخاص أو البضائع من مكان لآخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة، ومن هنا سنحاول تقييم واقع النقل البري في الجزائر بدءا بالنقل الطرقي وصولا للنقل السككي.

الفرع الأول: تقييم المنشآت القاعدية لقطاع النقل عبر الطرق.

يعد النقل الطرقي من أهم أنواع النقل في الجزائر وأكثرها شيوعا، حيث تشمل التنقلات الطرقية نسبة 85 % من مجموع التنقلات الداخلية، وذلك راجع لعدة أمور يأتي على رأسها قلة تكلفته، ومستوى الراحة الكبيرة الذي يوفره.

للقوف على واقع النقل الطرقي والإنجازات التي تمت في هذا المجال لا بد من إثارة مسألة مهمة ألا وهي الهياكل القاعدية في هذا النوع من النقل وتتصدرها الطرق، حيث أن شبكة تقدر ب 111000 كلم مقسمة ما بين 290534 كلم طرق وطنية، و23875 كلم طرق رابطة ما بين الولايات، و57591 كلم ما بين البلديات. (جيلالي، 2020، صفحة 20) بينما تمثل الطرق المعبدة 72 % أي ما يعادل

80000 كلم من طول الشبكة الوطنية (عبد العزيز بن قيراط، 2010، 2009، صفحة 10).

وكما هو واضح نجد أغلب هذه الشبكات يتركز في الشمال وذلك راجع لأسباب تاريخية كون أغلب هذه الأخيرة موروثية عن الاستعمار والذي كان يهدف لخدمة مصالحه، حيث كان يعمل بالدرجة الأولى على ربط المدن والمستوطنات في الشمال وشق الطرق للوصول إلى مناطق الإنتاج الصناعي، ويرجع ذلك أيضا لأسباب اقتصادية.

شبكات الطرق هذه يمكن تصنيفها حسب الخدمة التي تؤديها إلى:

- شبكات رئيسية: تحتوي أساسا على الطرق الرابطة بين مراكز الولايات، الموانئ، المطارات، المراكز الحدودية، المناطق العمرانية دون أن ننسى المناطق الصناعية الهامة.

- شبكات طرق ثانوية: وهي بطبيعة الحال تحتوي على باقي الطرق التي لا تصنف ضمن الشبكة الرئيسية (عمارة، 2017، صفحة 51).

على الرغم من ذلك هناك نقائص تعترى شبكة الطرق في الجزائر نذكر أهمها:

- عدم صيانة الطرق جعلها معرضة للتدهور بسبب العوامل الطبيعية مما جعلها كثيرة الحفر والانجرافات، بالإضافة لتطير الغبار الذي يعرقل حركة المرور لحد كبير.

- ما نلاحظه كذلك غياب اللافتات وإشارات المرور والممهلات أو وجود هذه الأخيرة في أماكن غير مدروسة.

- غياب الأرصفة وقنوات الصرف كذلك بالإضافة لغياب الانارة.

- كثرة الأشغال العشوائية التي تشهدها المدن مثل توصيل المياه والغاز، هذه الأخيرة تؤثر سلبا على حركة المرور وبالتالي على خدمات النقل تبعا لذلك.

لا تعاني حركة المرور في الجزائر من تدهور الطرق فحسب كهيكل قاعدي بل نجدها تعاني أيضا من قلة نقط توقف سيارات الأجرة وحافلات النقل الجماعي وحتى وإن قلنا أنها موجودة نجدها غير مهيأة، هذا ما يؤدي إلى الاختناق داخل الوسط الحضري. نجد هذا النوع من النقل يعاني أيضا كذلك من وضعية المحطات الحضرية، التي تعاني من نقص الاستيعاب وذلك راجع للتزايد الكبير للمركبات وعدم اتخاذ تدابير التوسعة، كما أن قاعات الانتظار بها تفتقد للتجهيز الجيد والانارة الليلية ولا تحتوي على وسائل الاعلام والتوجيه.

دراسة الهياكل القاعدية الطرقية وحدها غير كافية للوقوف على الوضعية الحقيقية لقطاع النقل الطرقي في الجزائر إذ لا بد من تتبع مركبات الحاضرة الوطنية من حيث العدد والعمر، حيث أن هذه الأخيرة في تزايد مستمر، لكن الملاحظ حسب المعطيات الأخيرة للديوان الوطني للإحصائيات أنها تعيش حالة شيخوخة إن صح التعبير، إذ أن قدم هذه المركبات من ناحية و تزايد عددها من ناحية أخرى يصعد من حدة المشاكل الناتجة عن هذه الوضعية لا سيما تأثيرها على المحيط و ما تسببه من تلوث.

لكن رغم هذه النقائص لا ننكر أن الجزائر قد خطت خطوة كبيرة في هذا المجال لا سيما من خلال أهم المشاريع في إطار انجاز الطرقي و هو الطريق السيار شرق غرب، حيث يتكون هذا الطريق من 400 كلم من المنشآت الفنية التي تسهل لحد بعيد عبور المركبات لمختلف المناطق، علاوة على أنه يربط بين المدن و القرى المجاورة هذا ما يساعد على انتعاش الاقتصاد التي كانت معزولة. (ويكيبيديا، معلومات حول الطريق السيار، 2021)

تم كذلك انشاء 42 محطة خدمات على طول الطريق السيار بغية ضمان الضروريات لمستعمليه، تتضمن مثلا خدمات توزيع البنزين، فنادق، مطاعم، شبابيك البنوك...إلخ، هذا ما أدى إلى استحداث أكثر من 200 ألف منصب شغل مقلصا لحد ما دائرة البطالة.

علاوة على هذا تم استحداث 55 محطة دفع، حيث يفرض على مستعملي الطريق الدفع مقابل المسافة المستغلة، إذ يعتمد هذا النظام على سعر الكيلومتر من الطريق غير أن السعر بطبيعة الحال يختلف باختلاف نوع العربة، فالسعر بالنسبة للوزن الثقيل يكون أعلى مقارنة مع السيارات الخفيفة. هذا المشروع الضخم يحقق عدة امتيازات أهمها التقليل من الاكتظاظ والفوضى التي تشهدها شبكة الطريق الحالية، ربح الوقت وزيادة مستوى الأمن والسلامة علاوة على توفير مناصب شغل جديدة.

كما لا نغفل الحديث عن مشروع طريق الهضاب العليا الذي يمتد على طول 1300 كلم، والذي يعبر 12 ولاية، والذي يساهم لحد كبير في فك العزلة عن الولايات الداخلية، تقل تكلفة انجاز هذا المشروع ب 20 % عن تكلفة الطريق السيار، وذلك راجع لأن طابعه الجغرافي أقل تعقيدا مقارنة مع هذا الأخير، هذا المشروع بدوره يساهم في خلق فرص عمل جديدة، وخلق نشاط اقتصادي ممتد على طول 100 كلم، والذي يؤدي إلى استغلال الموارد والثروات التي تزر بها منطقة الهضاب العليا للدفع بعجلة التنمية المحلية. (اونلاين، 2021)

دون أن ننسى طريق الوحدة الافريقية أو ما يصطلح عليه الطريق العابر للصحراء الذي يبلغ طوله حوالي 2344 كلم، تشترك فيه ست دول (انظر التعليق رقم 01)، ويعد هذا الطريق السبيل للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادي بين الدول الافريقية وإنعاش الشراكة بينها بعدما كانت محتشمة لسنوات طويلة. فرغم العقبات التي عرفها هذا المشروع على صعيد بعض الدول وذلك راجع على الأساس في نقص

التمويل، إلا أن الجزائر استطاعت أن تنهي جزءا هاما من حصتها المقدرة ب 1400 كلم، معتمدة على تمويل أربع بنوك كبرى. (أنظر التعليق رقم 02)

الفرع الثاني: مشاكل النقل الطرقي في الجزائر.

إن قطاع النقل الطرقي رغم كل الإنجازات والمسااعي الرامية لتحسين وضعيته إلا أنه لا زال يحتاج لترقية نوعية الخدمات التي يؤديها حتى تشبع حاجات المواطنين وهذا ما يجعل هذا القطاع يصدم بجملة من المشاكل.

أول هذه الأمور هي كثرة حوادث المرور هذا ما دفع بالمختصين للبحث في أسباب هذه الأخيرة، إذ نجد الاحصائيات أشارت إلى ان أكثر من 80 % من حوادث المرور يتسبب فيها العامل البشري و5% منها راجع إلى وضعية الطريق، و5.5% سببها الخلل في المركبات وما يتبقى نتيجة عوامل متفرقة أبرزها الطقس.

كما كشفت دراسة أعدها مكتب دراسات أجنبي حول وضعية النقل في الجزائر أن 10 % من التأخيرات عن مواعيد العمل سببها مشاكل النقل، والعاصمة أكبر دليل حيث يوجد 4500 حافلة تتسبب في اختناق الطرقات وزحمة المرور ورغم ذلك يشتكي الجميع من نقص الحافلات جراء سوء توزيعها. (اونلاين، شروق اونلاين، 2021)

كذلك عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة الطرق وعدم احترام المقادير والتغليظ السيء، مما يؤدي إلى التدهور السريع للطرق، هذا سبب بطريقة مباشرة الازدحام والفوضى وأزمة في حركة المرور، ناهيك عن عدم صيانة الطرق، وعدم توفير مسالك مريحة وأمنة للراجلين.

من جهة أخرى يصطدم النقل الطرقي بعدم احترام الحمولة المحددة في دفاتر الصيانة بالنسبة للبضائع و المسافرين، و تجدر الإشارة هنا و بشأن نقل البضائع عبر الطرق و حسب تصريح المدير العام لمجمع لوجيترانس في مداخلة له أنه رغم

تكفل هذا المجمع العمومي بنقل 15 مليون طن من البضائع خلال سنة 2019 وحدها، ورغم أنه استفاد من 35 مركز شحن و 15 وحدة نقل إضافة إلى ميناء جاف، إلا أنه يبقى يواجه جملة من المشاكل و المخاطر، كالمخاطر المعلوماتية المتعلقة بالتدهور الذي يحدث أثناء الشحن و التفريغ أو خلال حوادث المرور، علاوة على تلك المتعلقة بعمليات الحجز التي تقوم بها مصالح الجمارك للسلع المنقولة بسبب أخطاء قد ترتكب في مجال الإجراءات الإدارية. (APS، 2021)

كذلك تواجه شركات النقل ارتفاع تكاليف نقل البضائع والسلع عند التصدير وهو الأمر الذي يحد من تنافسية المنتج الوطني في الأسواق الخارجية، كما أن نقص المنصات اللوجيستكية خاصة في المعابر الحدودية يدفع غالبية المتعاملين الاقتصاديين إلى اللجوء للشحن الجوي.

واجه هذا القطاع أيضا مشكلة تأخير المشاريع الاستراتيجية وعدم التحكم في الأجال مما يضاعف من المشاكل التي يعانيها المواطنون، كما هو الشأن بالنسبة للتأخير الذي عرفه الطريق السيار وما كان له من تبعات. (حميد، 2017، صفحة 242). يصطدم هذا القطاع أيضا بمشكل غياب سلطة ضبط خاصة في النقل الحضري والتنظيم المضبوط والمدروس والمحكم، خاصة خدمات سيارة الأجرة، حيث تعاني هذه الأخيرة تخلفا كبيرا بسبب غياب دراسات دقيقة للتوزيع الجغرافي لها تبعا للاحتياجات، فقد نجدها منعدمة تماما في العديد من المناطق في المدن الكبرى مقابل تركيز كبير في المناطق الأخرى.

كان هذا في عجالة تلخيص لأهم النقاط التي تبرز واقع النقل الطرقي في الجزائر، لنمر بعدها لنلخص أبرز النقاط المتعلقة بواقع قطاع النقل بالسكك الحديدية كمشق ثاني للنقل البري.

المطلب الثاني: واقع قطاع النقل السككي في الجزائر.

مر النقل بالسكك الحديدية في الجزائر بعدة مراحل منذ نشأته، وكان و لا يزال محتكرا من قبل الدولة من خلال متعامل وحيد وهو الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF، وسنعرض واقع النقل السككي من خلال الحديث عن هياكله القاعدية وأبرز المشاكل التي تعترضه.

الفرع الأول: مميزات النقل السككي وهياكله القاعدية.

ليحقق النقل السككي التطور المرغوب فيه ويصنع الفارق لا بد أن يتميز بجملة من الخصائص، أو لها المرونة حيث أن السكة الحديدية ستحقق مرونة عالية في حالة انتشار شبكاتها، التي تساهم في نقل الحمولات الصغيرة والكبيرة ونفس الشيء بالنسبة للركاب الذين تنقلهم لمسافات قصيرة أو لمسافات بعيدة والسكة الحديدية أيضا تصلح لأي نوع من المنقولات سائلة أو طرود.

ويتسم النقل السككي بالفعالية ويتحقق ذلك بالدراسات السابقة للسوق وتحسين شروط النقل بالسكك الحديدية، وتطويره وإخراجه من التهميش، كما أن هذا المجال من النقل يتميز بالأمان و ليحقق ذلك لا بد من نقل الركاب والبضائع طبقا لجدول مسطّر يدرس الإقلاع والوصول إلى المحطات النهائية وبدون حوادث.

نمر مباشرة للهياكل القاعدية للنقل بالسكك الحديدية والتي أشار إليها القانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه في المادة 20 التي تنص على ما يلي: "تتكون المنشآت القاعدية الخاصة بشبكة السكك الحديدية على وجه الخصوص من العناصر التالية:

- أراضي الرحاب.
- المنشأة القاعدية للسكة الحديدية.

- المنشآت الفنية.
 - ممرات التقاطع مع السكة الحديدية.
 - الهيكل الافقي للسكة الحديدية.
 - تجهيزات التحويل والنقل وتوزيع الكهرباء لجر القاطرات.
 - تجهيز الأمن والإشارة والاتصالات السلكية واللاسلكية.
 - البنايات المخصصة لخدمة المنشآت القاعدية".
 - حيث يبلغ الطول الإجمالي للشبكة المستعملة من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية يبلغ 4200 كلم مقسمة ما بين:
 - خطوط رئيسية في مسلك عادي.
 - خطوط رئيسية في مسلك ضيق.
 - خطوط رئيسية مكهربة.
 - خطوط ذات مسالك مزدوجة غير مكهربة.
 - مسالك الخدمة". (01-13، 05)
- هذه الشبكة تغطي 17 % من حجم النقل البري، بحيث تربط أهم المدن الشمالية، وتصل هذه الخطوط إلى المناجم ومناطق استخراج المواد الأولية، كذلك تصل إلى المناطق الصناعية والموانئ. وما تجدر ملاحظته أن الجزائر تنصدر الدول الافريقية من حيث كثافة السكك الحديدية، بل والمفارقة أنها قليلة الاستعمال.

وهذه الشبكة تتخللها محطات (أنظر التعليق رقم 03) ومواقف حيث يوجد في الجزائر في المجرمل حوالي 200 محطة، في حين يتم تهيئة المواقف لتتم فيها عمليات النزول والركوب والشحن والتفريغ.

نخرج بالحديث عن الحاضرة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و تقييمها، حيث نجدها تحتوي على 30 قاطرة كهربائية من طراز ديبزل، منها 16 محطة لنقل البضائع، كذلك تحتوي على 17 عربة، 42 قاطرة دفع ذاتي، و نجد هذه الشركة اقتنتت سنة 2007 30 عربة جر.

واجهت وتواجه هذه الحاضرة عدة معوقات نذكر أبرزها:

- توقف العتاد لمدة طويلة بسبب الأعمال التخريبية لا سيما أثناء العشرية السوداء.
- هناك تدني ونقص في أعمال الصيانة كذلك عدم توفرها على الحراسة الجيدة.
- عانت وتعاني من نقص في النظافة وانعدام عوامل الراحة داخل عربات النقل بالنسبة للمسافرين.
- بالمقابل عدم توفر هذه الحاضرة على عربات ملائمة تضمن شروط المحافظة على نوعية البضائع إلى ما ذلك من مشاكل ونقائص كون أوقات التنقل غير ملائمة في الغالب.

الفرع الثاني: مشاكل النقل السككي في الجزائر.

رغم الدور الهام الذي تلعبه شركة النقل بالسكك الحديدية في نقل المسافرين والبضائع على حد سواء، نلاحظ نوعا من الانخفاض في السنوات الأخيرة بالنسبة لنقل المسافرين وذلك راجع لتزايد استخدام السيارات الشخصية من جهة ومن جهة

أخرى هذا النوع من النقل غير متوفر في كل الأوقات أو تتم برمجته في أوقات غير ملائمة.

هذا الانخفاض والتراجع مس كذلك مجال نقل البضائع لكن رغم ذلك يبقى النقل بواسطة السكة الحديدية للبضائع يحظى بأهمية بالغة، كونه دعامة أساسية للاقتصاد الوطني لأنه يوفر خاصية التنقل بحمولة كبيرة ويوفر مستوى معقول جدا من الأمن والسلامة وتكلفة أقل مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

إن شبكة النقل بالسكك الحديدية واجهت عدة مشاكل في السنوات الأخيرة يأتي على رأسها قدم بعض خطوط السكة الحديدية وتدهور نوعية الخدمة المقدمة سواء في مجال نقل المسافرين أو البضائع، خاصة من حيث شروط النظافة والراحة والسرعة...

من المشاكل البارزة أيضا أن 78 % من القطارات في الجزائر تسجل تأخرا في الرحلات وذلك بسبب الأعمال التخريبية التي اعترت هذه الشبكة مؤخرا وقد صرح المدير العام للشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية كريم عياش قد تم تسجيل 400 حادث رشق بالحجارة على القطارات سنويا، فيما تم تخصيص 400 مليون دينار سنويا لصيانة القطارات جراء ظاهرة الرشق بالحجارة.

وأفاد نفس المتحدث بتسجيل 70 حادثا و13 حالة وفاة سنويا جراء تجاوز السكك الحديدية، كما اعترف بوجود صعوبات مالية تواجه هذه الشركة، حيث صرح بأنه تم منذ سبتمبر الفارط طلب قروض من البنوك من أجل تسديد أجور العمال.² كما يعاني هذا القطاع من صعوبة التمويل بقطع الغيار، واضطراب كبير في اعمال الصيانة المقدمة.

مثل هذه المشاكل جعلت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عاجزة على اشباع رغبات مستعمليها على أكمل وجه، لكن بالمقابل لا ننكر الجهود التي لا زالت

تبدل من أجل تحسينها وتوسعتها على نطاق أكبر نظرا للدور الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية. (الشروق، 2021).

المبحث الثاني: الاستثمار في قطاع النقل البري بين تحقيق التنمية الاقتصادية والآفاق.

يحظى قطاع النقل بصفة عامة والبري بصفة خاصة بقسط وافر من الأهمية على الصعيدين الوطني والعالمي، كونه قطاع خدمي رائد له القدرة على دفع القطاعات الأخرى نحو النمو، حيث يضمن تقديم خدماته غير نظاميه والملاحظ أنه قد تنشأ منافسة بينهما نظرا لوجودهما في معظم الأحيان جنبا إلى جنب.

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البري.

لا شك أن لقطاع النقل عامة ومجال النقل البري على الخصوص الدور البالغ في تحقيق التنمية الاقتصادية وذلك من خلال عدة زوايا وفي هذا الطرح سنحاول أن نبين مدى الدور الذي يلعبه على مستوى المنشآت الاقتصادية وكذا تأثيره و اسهامه في الدخل او الناتج الوطني.

الفرع الأول: النقل البري ودوره في المنشآت الاقتصادية.

إن نقل البضائع من مواطن الإنتاج إلى الوسطاء او المستهلكين، يتطلب إيجاد نظام سهل وكفاء للنقل، باعتبار ما يحدث من اختناقات في هذه العملية له نتائج سلبية على العملية الإنتاجية، متمثلة في التأخير الحاصل في وصول البضائع في أوقاتها المحددة وارتفاع التكاليف المتحققة على البضائع المنقولة. كما أن لعملية اختيار الوساطة الخاصة بالنقل تتأثر إلى حد كبير بنوع البضائع المنقولة وخصائصها إذ تعتبر الشاحنات وعربات سكك الحديد أفضل الوسائل استخداما لنقل البضائع والمنتجات. (arabgeographers، 2020)

كما يعمل هذا القطاع على معالجة عامل المسافة و البعد فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية البشرية و زيادة الإنتاج و انتقال السلع و اليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً و توطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل، إذ أنه في كافة البلدان الصناعية المتقدمة كانت السكك الحديدية هي الوسيلة الرئيسية للنقل عموماً، لكن حالياً فإن تلك البلدان أصبحت تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة كالسفن و الطائرات و الأنابيب أنظمة المرور العابر المؤلفة من شبكات الطرق البرية...إلخ. (المرجع، 2019)

ويعد النقل البري للركاب والبضائع من المهام الرئيسة للنقل في كل بلد؛ وقد كان لتقدم النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تُعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة عليها، وتشير بعض الدراسات الاقتصادية التي أجريت بهذا الشأن إلى إن 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، و نجد النقل البري يحقق هذه الميزة لأنه أقل قطاعات النقل تكلفة لا سيما النقل السككي.

كما يعتبر قطاع النقل وضمنه النقل البري، 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 إنجاح مهامها، ولا بد توفير ملكات 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. (portal.abrid، 2020)

الفرع الثاني: مساهمة قطاع النقل البري في الناتج الوطني.

يمكن قياس أهمية قطاع النقل في الاقتصاد عن طريق مدى مساهمته في زيادة الناتج الوطني الإجمالي، وتتضمن مساهمته جميع الأنشطة المتعلقة بنقل الركاب والبضائع عبر الطرق البرية، السكك الحديدية بالإضافة لوسائل النقل الأخرى، وتسعى غالبية الدول وعلى غرارها الجزائر دعم قطاع النقل بغية تطوير بلدانها اقتصاديا واجتماعيا وحتى ثقافيا.

إذ تبرز أهمية هذا القطاع في زيادة الناتج الوطني سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة، فالارتباط الطردي بينه و بين مختلف الوحدات الإنتاجية لا ينعكس على الإيرادات فحسب، بل يمتد إلى عوائد عنصر العمل و التجهيزات الأساسية و التكميلية المرتبطة بالوسائط و المحطات وورشات الصيانة و تنشيط الموانئ و المطارات و كذا الصناعات الوسيطة و النهائية و مختلف الخدمات المتعلقة به، بحيث تقود الحصيلة التنشيطية و إعادة استثمارها إلى تحديث القوى الإنتاجية باستمرار، مما ينشط دورة الاقتصاد الوطني و هو ما يؤدي الدخل في قطاع النقل، و تصل القيمة المضافة لعائد عناصرها الإنتاجية لأكثر من 30 % في المتوسط، مما يعني السرعة في ارتفاع المردود الاستثماري و التشغيلي.

كما أنه يزيد من إيرادات النقل و المواصلات و مضاعفتها الإيجابية و تعظيم صافي الإيراد عن طريق التقليل من معدلات التسرب المتمثلة في المدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية أو للواردات من مستلزمات إنتاج القطاع و قيمة وسائط النقل المستخدمة و قطاع الغيار المستوردة، فصافي الإيراد يمثل الإجمالي ننقص منه التسربات كالمدفوعات للخارج مما يزيد من صافي الإيراد عن طريق رفع معدلات الأداء و الكفاءة و الوسائط و التجهيزات الأساسية و التكميلية و كذا دعم الضمانات الأساسية و التكميلية و إنتاج قطاع الغيار محليا و تطوير الخبرات الفنية و الإدارية إلى جانب تقليل التسربات خاصة عن طريق إحلال الواردات. (علي، 2019)

المطلب الثاني: آفاق النهوض بقطاع النقل البري في الجزائر.

إن تطوير قطاع النقل في الجزائر يعتمد أساسا على التخطيط المتكامل والجيد وذلك من خلال جمع المعلومات على مستوى الخدمات المتوفرة حاليا والخدمات المتوقع تقديمها في المستقبل، ضف إلى ذلك الكثافة السكانية وانتشارها الجغرافي بهدف التمكن من تطوير وتوسيع شبكات النقل وتهيئة الظروف والوسائل المناسبة.

الفرع الأول: استراتيجية تطوير قطاع النقل البري في الجزائر.

تشكل مخططات النقل البري أداة توسيع استعمال وسائل النقل على أبعد حد من اجل المطابقة الجيدة بين عرض النقل وطلبه وتخطيط اعمال الاستثمارات على الصعيد الوطني الجهوي والمحلي:

- المخطط الوطني للنقل: يحدد الاتصالات عبر الطريق والسكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية والمنشآت الأساسية للنقل، وعلى الخصوص المرتبطة منها باستقبال ومعاملة المسافرين ومشاريع الاستثمار ذات المنفعة الوطنية او المحلية ذات الطابع المهيكلي، حيث يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية لاستقبال ومعاملة المسافرين التي تدعى المخططات البرية، حيث يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط التمويل المتصل به.

- المخطط الوطني للنقل في الولاية: يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة المحلية ويضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها، يحدد خدمات النقل النوعي عبر الطرقات ويحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط تمويلها.

- مخطط النقل الحضري: يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري وشبه الحضري، والمنشآت الأساسية للنقل ويحدد النقل النوعي في الوسط الحضري وشبه الحضري ويضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، على الأساس تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا المشاريع الاستثمارية المتصلة بها، ويحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط التمويل المتصل به. (transport، 2021)

والملاحظ أنه في السنوات الأخيرة اتجهت العديد من الدول إلى ما يعرف باستراتيجية تنظيم الطلب على النقل حيث تهدف هذه الاستراتيجية من خلال مجموعة من السياسات والإجراءات إلى التأثير من أجل إجراء تغييرات في أنماط رحلات انتقال الأفراد والبضائع مما يؤدي إلى تنظيمها على مستوى عال من الكفاءة وبالتالي التخفيف والحد من المشاكل المرورية.

إن وضع استراتيجية تحكم قطاع النقل البري لا تكفي وحدها من أجل تنظيمه والنهوض به بل لا بد من تجسيدها على أرض الواقع وبعث مشاريع النقل من جديد خاصة المعطلة منها والمتأخرة وإعادة بعثها بنكهة مشاريع جديدة متطورة ترقى بهذا القطاع أيما رقي تجعله يواكب التطور الحاصل في الدول المتقدمة في هذا المجال خاصة ونحن نعلم الدور الذي يلعبه قطاع النقل في تطور ورقي الاقتصاد وتنميته.

الفرع الثاني: إعادة بعث مشاريع قطاع النقل البري المعطلة.

عرف قطاع النقل عامة والنقل البري خاصة قفزة نوعية لاسيما مع مطلع سنة 2018 حيث عرفت هذه السنة استكمالاً للعديد من المشاريع الضخمة يأتي على رأسها المطار الدولي الجزائري، وكذا الطريق السيار شرق غرب وشمال

جنوب بالإضافة لباقي المشاريع التي من شأنها فك العزلة عن العديد من المناطق، حيث أن هذه المشاريع استوفقتها الظروف المالية الصعبة.

بيد أنه تواصل انجاز المنشآت و كذا أجهزة الاستغلال على طول الطريق السيار شرق غرب، لا سيما 55 محطة دفع عبر المحولات الكبرى و مسار الطريق السيار، استحداث 22 مركز صيانة و 35 فضاء للراحة و 42 محطة خدماتية، بالإضافة إلى انجاز جزء من الطريق الدائر الرابع (خميس مليانة- البرواقية) و الذي يمتد على مسافة 68 كلم. (حسينة، 2021)

من جهة أخرى تم استلام بعض المشاريع التي تتعلق بالنقل الحضري أهمها مشروع الطرامواي بمدينة سطيف وورقلة و إعادة بعث مشروع طرامواي مستغانم، الذي كان من المفروض أن تنتهي اشغاله نهاية سنة 2019. بالإضافة إلى توسعة مشروع ميترو الجزائر العاصمة و هذا بفتح المحطات الخاصة بالجزء الأول منه ، مع إعادة تشغيل الورشات لاستكمال التوسعة في الوقت المحدد (مراد، 2021).

و خلال رئاسته للاجتماع الدوري لمجلس الوزراء أسدى رئيس الجمهورية تعليمات بمنح الأولوية لتطوير شبكة السكك الحديدية حتى تشمل كل جهات الوطن و تبلغ تمراسات و ما بعدها و ادرار و ما بعدها و بناء و تشغيل ميناء الوسط الحمداية، مما يساعد على تخفيف الضغط على حركة المرور البرية و تخفيض تكاليف نقل البضائع و المسافرين، و قد حث على استعمال الغاز المميع و الكهرباء في تسيير القطارات و الكف عن شراء قاطرات تسيير بمادة المازوت مشددا بذلك على ضرورة احترام مقاييس النظافة في محطات النقل السككي و البري (تبون، 2021).

إن من أجل تطوير قطاع النقل في الجزائر لا بد من وضع استراتيجية واضحة تعتمد على التنظيم المحكم من أجل تفعيل وإنجاز و الدفع بالمشاريع الكبرى للنقل نحو الأمام.

خاتمة :

لا ننكر أن الجزائر خطت خطوة كبيرة ومتميزة في سبيل تطوير قطاع النقل عامة والنقل البري خاصة إيماناً منها بأن هذا القطاع له قدرة بالغة في إحداث التنمية الاقتصادية والدفع بعجلة الاقتصاد الوطني نحو الامام لا سيما من خلال ما تمت ملاحظته من مؤشرات تدل على ذلك، إلا أنه رغم ذلك يبقى هذا القطاع يعاني من الكثير من الصعوبات ومن هذا المنطلق نورد النتائج التالية:

- رغم استفادة قطاع النقل على جميع الأصعدة من مبالغ كبيرة موجهة للاستثمار فيه من أجل تطوير البنى التحتية والمنشآت يبقى متأخراً كثيراً، بل يمكن القول بأنه أكثر القطاعات تأخراً ولا ينافس البتة المقاييس العالمية.

- يعاني هذا القطاع من غياب سلطات الضبط والهيئات التي تسهر على تنظيمه، وحتى وإن قلنا أنها موجودة فإن هناك تداخل في صلاحياتها بل أكثر من ذلك فإنها تبقى مركزة على مستوى الإدارة المركزية وليس هذا هو المطلوب بل لا بد من اللجوء للدراسات الميدانية التي تقف على الواقع أكثر.

و من أجل تدارك هذه النقائص التي تعطل سيرورة قطاع النقل على الوجه المطلوب لا بأس من ان ندرج بعض التوصيات على النحو التالي:

- لا بد على الحكومة الجزائرية ان تدرس الآثار الإيجابية لهذا القطاع مستعينة بالمختصين في مجال النقل وذلك قصد الخروج باستراتيجية خاصة بغية النهوض بقطاع النقل من أجل تسخير كعجلة دافعة للاقتصاد الوطني نحو الأفضل.

- لا بد من تطوير قطاع النقل إضافة للصناعات المرتبطة به لما لها من فعالية في التكامل بين الأنشطة المختلفة لا سيما القطاع الصناعي التحويلي.
- الحرص على صيانة الهياكل القاعدية للنقل البري و تطويرها.

التعليقات:

- 01- تتمثل هذه الدول في: الجزائر، نيجيريا، مالي، تشاد، النيجر، وتونس.
- 02- تتمثل هذه البنوك في البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، والبنك الدولي للتنمية، البنك الافريقي للتنمية، الصندوق العربي للتنمية.
- 03- المحطة هي منشأة من منشآت النقل بالسكك الحديدية، تسهل وصول القطارات تحتوي على منشأة فوقية تسهل نقل الركاب والبضائع.

المراجع:

النصوص القانونية:

- القانون 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل بالقانون 11-09 المؤرخ في 05 يونيو 2011 جريدة رسمية عدد 32 لسنة 2011.

مقالات:

- بلواضح جيلالي، واقع قطاع النقل البري (المعوقات والحلول)، دراسة وصفية تحليلية، مجلة التنمية و الاقتصاد التطبيقي، جامعة المسيلة، المجلد 04، العدد 02، سنة 2020.
- حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل و دوره في تحقيق التنمية التنمية الاقتصادية، Revue d'Economie et statistique Appliquée، المجلد 11، العدد 02، 2014.
- قرومي حميد، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي يواجهها، مجلة دفاتر اقتصادية، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد الرابع، العدد 06، 2019
- محمد ختالة، محمد رزقون، نوال بن عمارة، واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد الرابع، العدد 06، 2017

مذكرة ماجستير

- عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة ماجستير، تخصص الاقتصاد التطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة قلمة، 2009-2010.

مواقع الكترونية

- <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%B1%D9%8>

[B1%D9%8](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%B1%D9%8)

A%D9%82_%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B1 تاريخ الاطلاع 25 جوان 2021

- [/https://www.echoroukonline.com](https://www.echoroukonline.com) أطلع عليه

يوم 25 جوان 2021

- [/https://www.arabgeographers.net/vb](https://www.arabgeographers.net/vb) اطلع عليه

يوم 04 جويلية 2021

- [/http://coordinationtransport.blogspot.com](http://coordinationtransport.blogspot.com)

اطلع عليه يوم 05 جويلية 2021

- خوشي مراد، المشاريع المنتظرة في قطاع النقل الحضري،

<https://www.radioalgerie.dz/chaine1/ar> أطلع عليه يوم

29 سبتمبر 2021

- عبد المجيد تبون، اجتماع مجلس الوزراء بشأن بعث قطاع

النقل من جديد، <https://www.radioalgerie.dz/chaine1/ar> أطلع

عليه يوم 29 سبتمبر 2021

- فاسي حسينة، مشاريع قطاع النقل الحضري،

أطلع عليه يوم 29 <https://www.radioalgerie.dz/chaine1/ar>

سبتمبر 2021