

دور قطاع النقل في تحسين التنمية المحلية - دراسة حالة ولاية تيبازة -

The Role of Transport Sector in Improving Local Development - Case Study of Tipaza Province –

خليفة برايس¹، يسمينة قاسي²، محمد بولصنام³

1 المركز الجامعي مرسلبي عبد الله، تيبازة، (الجزائر)، berraiskhalifa@gmail.com

2 جامعة أحمد زبانه، غليزان، (الجزائر)، kaciyasmina217@gmail.com

3 جامعة يحي فارس، المدية، (الجزائر)، Boulesnam.mohamed@univ-medea.dz

تاريخ النشر: 2021/12/22

تاريخ القبول: 2021/11/25

تاريخ الاستلام: 2021/08/30

ملخص: هدفت هذه الدراسة أساسا إلى تحديد دور قطاع النقل في تحسين التنمية المحلية بولاية تيبازة، وذلك من خلال التعرف على واقع القطاع في الجزائر عموما وفي ولاية تيبازة على وجه الخصوص. بالإضافة إلى معرفة الأدوار التنموية المحتمل أن يساهم قطاع النقل في تحسينها. استخدم الباحثون المنهج الوصفي التحليلي، إضافة إلى أداة المقابلة مع بعض موظفي مديرية النقل للولاية. توصلت الدراسة إلى أن وسائل النقل في ولاية تيبازة تلبى الحد الأدنى من متطلبات الأفراد ونقل البضائع، غير أنه يمكن الاستثمار أكثر في وسائل النقل البحرية بتوفير أسطول بحري خاص بنقل المسافرين، لا سيما أن الشريط الساحلي الكبير يوفر إمكانية ذلك.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، التنمية المحلية، ولاية تيبازة.

Abstract: This study basically aims to identify the role of the transport sector in improving local development in Tipaza province. It tries to determine the reality of this sector in Algeria in general, and specifically in Tipaza province. Moreover, researchers used the descriptive-analytical method where an interview is conducted with some of the transport directorate employees of the province. Findings show that transportation tools in Tipaza province provide the minimum level of individual and goods transport services. Yet, the investment in this sector could be developed across the shore by providing a naval fleet for passengers.

Keywords: Transport Sector, Local Development, Tipaza Province.

*المؤلف المرسل

1. تمهيد

يعد قطاع النقل من أقدم وأهم القطاعات التي من شأنها أن تساهم في التنمية بشتى مجالاتها، إقتصادية كانت أو إجتماعية، محلية كانت أو وطنية، لهاته الأجيال أو للأجيال المستقبلية. فنقل الأفراد والبضائع يعتبر مؤشرا على تحسن ظروف الحياة في منطقة ما، بل هو ما تسعى إليه جل الدول في سبيل الرفاهية الاجتماعية لمواطنيها وفي سبيل تحسين المؤشرات الأساسية لتقدم الدول.

والجزائر تعتبر من الدول التي تتربع على مساحة جغرافية كبيرة، وتطل على واجهة بحرية شاسعة، كما أن موقعها الجغرافي يجعلها دولة استراتيجية تحتاج إلى شبكة واسعة من الطرقات البرية والبحرية والجوية هذا من جهة، ومن جهة أخرى يحتم عليها ركب التطور تلافي كل المشاكل المتعلقة بهذا القطاع كالاختناق المروري، والحوادث، والتلوث الضوضائي، واستنزاف الطاقة وغيرها من المشاكل الفردية والمجتمعية وكذا توسيع قاعدة النقل ورسم استراتيجية واضحة للقطاع.

إن حل المشاكل في قطاع النقل من شأنه تحسين كفاءة نشاطه وفعاليته، إضافة إلى الدور الذي من الممكن أن يؤديه من خلال تحسين أداء القطاعات الأخرى ذات العلاقة كالصناعة، السياحة، والتجارة على صعيد كلي بما يتوافق مع التنمية الإقتصادية، أو على صعيد جزء بما يتفق واستراتيجيات التنمية المحلية المرتبطة بكل منطقة.

تعتبر مدينة تيبازة من المدن الساحلية التي تتربع على موقع جغرافي يتوسط المدن الشمالية المطلة على البحر، بالإضافة إلى كونها مدينة سياحية وصناعية، فهي بذلك تحتاج إلى حركة نقل واسعة تراعي خصوصية المنطقة والظروف المحيطة بها، خصوصا وأنها من أقدم المدن الجزائرية.

1.1 مشكلة الدراسة:

بناء على ما تقدم وكسؤال رئيس للدراسة يمكن طرح المشكلة التالية:

ما واقع قطاع النقل في مدينة تيبازة وما هو الدور المحتمل لهذا القطاع في التنمية المحلية للمدينة؟

من خلال السؤال الرئيس يمكن طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ✓ ما أهمية قطاع النقل وما هي آفاقه في الجزائر؟
- ✓ ماهي متطلبات التنمية المحلية في الجزائر؟
- ✓ ما هي المزايا التي يمنحها قطاع النقل لعملية التنمية المحلية في مدينة تيبازة؟

2.1 فرضيات الدراسة:

بغرض الإجابة على إشكالية الدراسة وأسئلتها الفرعية تم صياغة الفرضيات التالية:

- ✓ يعتبر قطاع النقل من القطاعات الحساسة في الجزائر مما يمنحه أولوية في المشاريع والمخططات المستقبلية.
- ✓ تتطلب عملية التنمية المحلية في الجزائر تكامل قطاعي وإرادة سياسية للتطور.
- ✓ يساعد قطاع النقل بشبكاته المختلفة على تحريك عجلة التنمية بتوفير السلع والموارد البشرية وتسهيل تنقلها إلى مدينة تيبازة.

3.1 أهمية الدراسة:

تبرز أهمية الدراسة من خلال أهمية قطاع النقل الذي يعتبر حلقة وصل بين مختلف القطاعات الاقتصادية، بالإضافة إلى الدور المحتمل والذي من الممكن أن يؤديه تطور قطاع النقل في تحسين التنمية المحلية وصولاً إلى تنمية اقتصادية ومن ثم تنمية مستدامة. يمكن كذلك استقراء أهمية هذه الدراسة من خلال توضيح أهم المزايا التي يمنحها هذا القطاع مروراً بواقعه في الجزائر.

4.1 أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ✓ محاولة التعرف على قطاع النقل وعلاقته بالتنمية المحلية في الجزائر.
- ✓ تحديد أهداف قطاع النقل.
- ✓ التعرف على واقع سياسة قطاع النقل والآفاق التنموية له في الجزائر.
- ✓ تحديد المجالات التنموية التي يمكن لقطاع النقل أن يساهم في تحسينها.

5.1 منهج الدراسة:

تم الإعتماد على المنهج الوصفي التحليلي في هذه الدراسة وذلك من أجل الوصف الدقيق للظاهرة المدروسة وتحليل مجمل أبعادها، وللقيام بدراسة الحالة والتي كانت في ولاية تيبازة تم إجراء مقابلة مع بعض موظفي مديرية النقل بالولاية بهدف استعراض واقع قطاع النقل فيها.

6.1 تقسيمات الدراسة:

بناء على ما سبق قسمت الدراسة إلى ثلاثة محاور:

- المحور الأول: الإطار النظري لقطاع النقل.
- المحور الثاني: واقع شبكة قطاع النقل والآفاق التنموية له في الجزائر.
- المحور الثالث: استراتيجية قطاع النقل بولاية تيبازة وأثره على التنمية المحلية.

2. الإطار النظري لقطاع النقل:

من خلال هذا المحور سيتم عرض أهم التعريفات المتعلقة بالنقل، أنواع وسائل النقل، وأهميته الاقتصادية والاجتماعية.

1.2 تعريف قطاع النقل ووسائله:

1.1.2 تعريف قطاع النقل:

ينظر إلى النقل والذي يعبر عنه في بعض الأحيان بمصطلح المواصلات، على أنه من الخدمات المهمة جدا لأنها توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر، وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحققت الأمان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة (الدليمي، 2009، ص443).

كما يقصد باقتصاديات النقل كيفية استخدام وسائل النقل لتحقيق تطورات أو تغير ملحوظ في اقتصاد أي دولة. غير أن الاقتصاديين قد اختلفوا في تصنيف طبيعة النقل، هل هو صناعة أم خدمة، فاتجه البعض على أنه وسيلة أي كان نوعها تعتبر من الخدمات في حين يراها البعض الآخر كنوع من الصناعات (علام، 2009، ص10). فأما من يرى بأنها خدمة فلأن أي من وسائل النقل لا ينتج عنها منتج يمكن استهلاكه، فهو ليس استخداما للمادة وتغييرها أو تشكيل مادة أخرى. كما يعتبرها البعض على أنها خدمة فرعية؛ أي أنه نشاط فرعي يخدم النشاط الأصلي، إذ أنه خدمة سيقوم بها لتوصيل منتج من مكان لآخر وليس بالضرورة أن يكون له وسائل نقل. كما يتصور البعض أن النقل لا يحقق ربحية مباشرة بل يهدف لتحقيق خدمة عامة لأفراد المجتمع.

بالإضافة إلى ما سبق يهدف النقل إلى تحقيق منفعة عامة للمجتمع، أي انفعة الربحية والربحية هنا ليست ربحية نقدية بقدر ما تكون ربحية قومية توفر وتعيد توزيع الدخول (علام، 2009، ص ص 32-48).

بناء على ما تقدم يمكن تعريف النقل على أنه يعرف النقل بأنه المسؤول الأول عن حركة الأفراد والسلع باستخدام الوسائل المتاحة بهدف ربط العلاقات بين الأفراد والمنتجات خدمة للصالح الاجتماعي والاقتصادي.

2.1.2 أنواع وسائل النقل: تتمثل وسائل للنقل فيما يلي:

✓ قطارات مترو الانفاق:

يمثل عام 1890م تاريخ بداية أول مترو يعمل بطاقة كهربائية في مسار مستقل في لندن ومنذ ذلك التاريخ بدأت حوالي 120 مدينة في العالم موزعة على أوروبا وروسيا وأمريكا تدخل ضمن المدن المستخدمة لخطوط مترو الانفاق، وفي إفريقيا تعد القاهرة المدينة الوحيدة التي تستخدم نظام مترو وحاليا باعتبار الجزائر بعد استكمال مشروع المترو على مستوى مدينة الجزائر (الدليمي، 2009، ص444).

✓ القطارات:

يعد "توماس دافنبوت" أول حداد أمريكي تمكن من بناء نموذج لخط السكة الحديدية عام 1835م، وبعد بضع سنوات جاء المخترع الاسكتلندي "روبرت ديفيدسن" فبنى اول قاطرة كهربائية بحجم كامل وسارت هذه القاطرة

على خط سكة حديدية تربط بين إنابرة وكلاسكو، ولكن كانت تكلفة الإمداد بالكهرباء عالية جدا، ثم تم تطوير المولد الكهربائي في منتصف القرن التاسع عشر ميلادي، تم تشغيل أول خط سكة حديدية في مدينة ليتشرفيلد بألمانيا عام 1881، وفي 1887 أنشأ المخترع الأمريكي "فرانك سرباج" خط سكة حديدية في ريتشموند بفرجينيا ويعد هذا أول نظام خط سكة حديدية كهربائي كبير، وفي عام 1964 م تم تشغيل أول قطار كهربائي سريع هو القطار الياباني شكانسن المعروف بقطار الطلقة النارية، وفي عام 1981 اعتبر قطار تي جي في الفرنسي أسرع قطار كهربائي في العالم حيث يسير بين مدينتي باريس وليون بسرعة تزيد عن 249 كلم\ساعة.

تستخدم القطارات لنقل المسافرين والبضائع بين المدن البعيدة أو بين الدول حيث تتميز القطارات بطاقة استيعابية كبيرة، وقد تطورت خدمات النقل عبر سكك الحديدية في الربع الاخير من القرن الماضي، سواء على مستوى الأمان أو الراحة أو على مستوى السرعة التي تجاوزت 400 كلم\ساعة (قديم، 2009، ص 445).

✓ سيارات الأجرة الصغيرة:

تستخدم السيارات على نطاق واسع في عمليات التنقل من مكان لآخر سواء كانت السيارات الخاصة أو العامة، وقد تنوعت أحجام تلك السيارات المستخدمة في هذا المجال، تتراوح بين سيارات نقل صغيرة ذات أربع مقاعد والتي غالبا ما تكون حرة الحركة في المدينة، وفي الغالب تزود بعدد يتم بموجبها تحديد أجور النقل حسب المسافة التي يقطعها وفي بعض الدول تعمل على أساس الاتفاق بين السائق و المؤجر، وفي دول أخرى يوجد جدول في السيارة يحدد فيه أجرة التنقل إلى كل جهة في المدينة، كما توجد في بعض المدن مكاتب تأجير السيارات يتم الاتصال بها لتأجير السيارات يتم الاتصال بها فتؤمن سيارة للمتصل في المكان و الزمان المحددين(قديم، 2009، ص445).

✓ حافلات النقل الصغيرة:

تستخدم في الغالب كوسيلة نقل بين المناطق المختلفة من المدينة، ويتم رسم مسارات لها تغطي كل أجزاء المدينة، وتقوم الجهات المسؤولة عن إدارة وتنظيم النقل بتوزيعها على حسب الكثافة السكانية والرحلة إلى العمل، ويكتب على كل حافلة رقم الخط والجهة التي يبدأ منها ويصل إليها.

✓ حافلات النقل الكبيرة:

تعد الحافلات الكبيرة التي يتراوح عدد ركابها بين 40 الى 100 راكب من وسائل النقل المهمة التي تستخدم بين مراكز المدينة وأطرافها ومنها حافلات النقل ذات الطابقين التي تستخدم في العواصم الكبيرة لحل أزمة النقل، حيث نجد الحافلة الواحدة تستوعب ما يقارب ما تحمله 10 سيارات (قديم، 2009، ص446).

✓ النقل الجوي:

تستخدم الطائرات أو ما يعرف بالنقل الجوي للمسافات البعيدة سواء محليا أو دوليا كما يمكن استخدامها لترحيل الأشخاص والبضائع، ويعتبر التنقل عبر الجو من ضمن وسائل النقل الحديثة وأكثرها تطورا.

✓ النقل البحري والنهري:

يعتبر النقل البحري أو عبر الأنهار وسيلة غير مرنة لأنه يعتمد على مدى توفر المسطحات المائية من البحار والأنهار الكبيرة، و يعتبر ذا كفاءة عالية من حيث حجم الحمولة والتي تصل الى آلاف الاطنان بالنسبة للبضائع وآلاف الأشخاص، كما يعد أرخص وسائل النقل لذا عادة ما يستخدم في نقل البترول ومعدات الثقيلة.

كما يمكن أن تستخدم الزوارق والسفن الصغيرة في عمليات التنقل بين أجزاء المدينة الواقعة على ضفاف الأنهار كما هو الحال في مدينة بغداد والبندقية، أو المدن الواقعة على الشاطئ إذ تستخدم الزوارق لتنقل بين المناطق الواقعة على الساحل (قديد، 2009، ص446).

3.2 أهداف النقل:

يعتبر البعض أن النقل هو الحضارة، كما أكد الاقتصادي البريطاني ألفريد مارشال أن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث، هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة الحديد والنقل على الطرق البرية، النقل نهرى أو بحري والنقل الجوي شهدت في القرن العشرين تطورات غير مسبوقه في التاريخ الإنساني كله (منصور، 1998، ص20).
ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة الافراد من زاويتين هامتين:

الأولى: تعتبر وسائل النقل عاملا له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرههم للمكان الذي يقطنون فيه، والمكان الذي يعملون فيه.

الثانية: تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية لأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها، ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع منتجات النهائية.

4.2 أهمية قطاع النقل:

يمكن إجمال أهمية قطاع النقل سواء للإقتصاديات النامية أو المتقدمة في النقاط التالية:

✓ الرفع من مؤشرات الإقتصاد الكلي على غرار الناتج الوطني الخام من خلال زيادة إيرادات النقل والمواصلات (المشوخى، 2011، ص94).

✓ توفير مناصب الشغل، إذ يشغل قطاع النقل في أي بلد المراتب الأولى من ناحية امتصاص البطالة، كما يستقطب القطاع فئات مختلفة الكفاءة من العمال بما يتوافق مع مبدأ تكافؤ الفرص (حيطة، 2014، ص66).

✓ توفير فرص استثمارية للحكومة والأفراد فقطاع النقل يمثل أرضية خصبة ومرجحة للإستثمار الطويل والمتوسط الأجل بجانبيه المحلي والأجنبي (حيطة، 2014، ص67).

✓ المساهمة في الرفع من قطاعي الصناعة والزراعة بما يسمح من تغطية الأسواق المحلية والأسواق الدولية سواء من حيث وصول العمال أو انتقال المواد الأولية أو نقل المنتجات (السيفو، 2005، 79).

✓ إعادة التوزيع السكاني وفقا لشبكة الطرقات المنتشرة، حيث أن حيوية النقل في منطقة ما تقتضي كثافة سكانية أكبر (بن جلول، 2018، ص143).

3. واقع قطاع النقل في الجزائر:

تتكون شبكات قطاع النقل في الجزائر من المحاور الرئيسية التالية:

✓ شبكة الطرقات:

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

وخلال العام 2021 صرحت وزارة الأشغال العمومية من خلال موقعها الإلكتروني عن عدة مشاريع قد انطلقت وبنسب متفاوتة على غرار خلق أكثر من 65.5 كم من الطرق السريعة بلغت نسبة الإنجاز فيها 54 بالمائة، بالإضافة إلى مشاريع توسعة للطرقات بطول 32 كم بلغت نسبة الإنجاز فيها 38 بالمائة.

الشكل رقم (01) : شبكة الطرقات ببعض المناطق الجزائرية



المصدر: خريطة شبكة طرقات الجزائر على جوجل، متوفرة على الموقع:

<https://www.google.com/search?q=شبيكات+طرقات+الجزائر.18.08.20/08/2021>

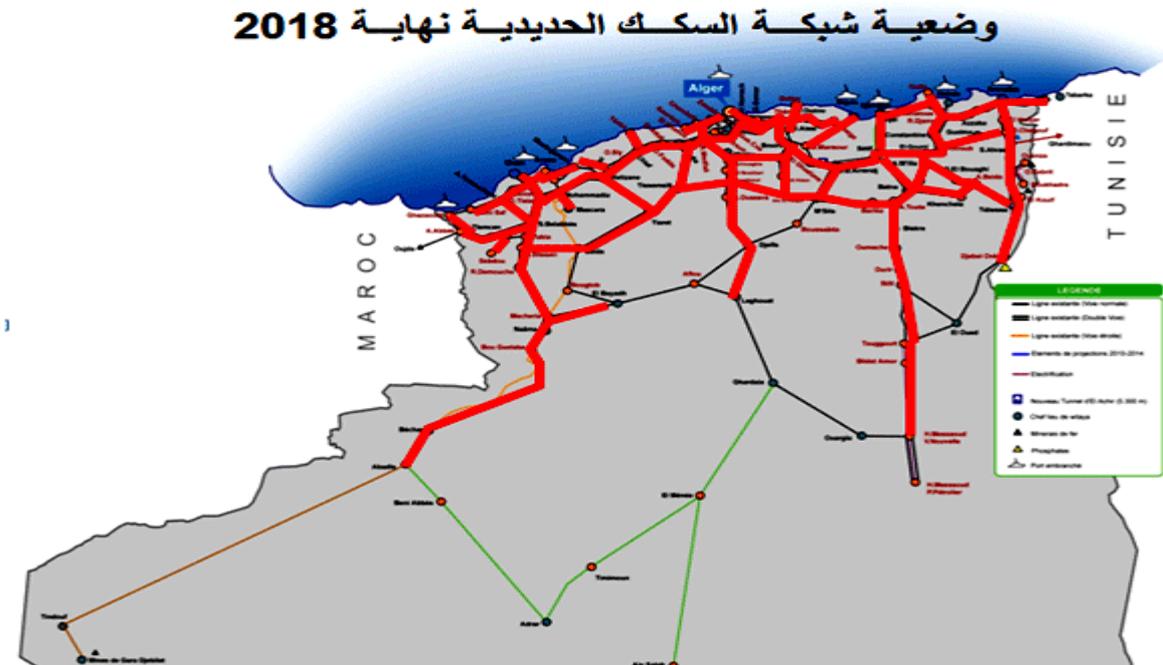
✓ شبكة السكة الحديدية:

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

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

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز يوجد مشروع كهربة 1000 كلم من السكك الحديدية وانباز 3000 كلم عن السكك الحديدية، وفي عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر الى 10515 كلم.

الشكل رقم (02) : شبكة السكة الحديدية



المصدر: خريطة شبكة السكك الحديدية في الجزائر على جوجل، متوفرة على الموقع:

<https://www.google.com/search?q=شبهكات+طرقات+الجزائر..22.15.2021.08/20>

✓ شبكة النقل الجوي:

كأي دولة في العالم تسعى الجزائر إلى تطوير خدمة النقل الجوي على الصعيدين الداخلي والخارجي، ويعتبر النقل الجوي في الجزائر حكرا على القطاع العام ممثلا في الخطوط الجوية الجزائرية، مع وجود بعض الشركات الخاصة المنافسة. وتساير طائرات النقل الجوي من وإلى الجزائر إلى وجهات مختلفة تشمل القارات الخمس عبر 15 مطارا دوليا، بالإضافة إلى شبكة الخطوط الداخلية التي تضم 29 مطارا محليا (بوختالة وآخرون، 2017، ص 52).

✓ النقل البحري:

يعتبر قطاع النقل البحري المستحوذ الأكبر على نشاط الاستيراد والتصدير بالإضافة إلى نقل الأشخاص والبضائع. ويتوفر بالجزائر 11 ميناء تختلف باختلاف نشاطها، فمنها الموانئ النفطية كسكيكدة وبجاية، ومنها الرئيسية كعناية ووهران، ومنها التجارية كمستغانم وتلمسان وتنس. هذا ويضم الأسطول الجزائري 47 سفينة بحرية، 17 منها ناقلة للبترول، 13 ناقلة للغاز، 11 للمواد الكيميائية، و6 لنقل المسافرين والبضائع (رجب وآخرون، 2020، ص 47).

✓ الميترو والترامواي:

نشأت مؤسسة مترو الجزائر (م م ج) سنة 1984 بصفتها صاحب مشروع مفوض من طرف وزارة الأشغال العمومية والنقل من اجل تحقيق دراسات وإنجاز واستغلال شبكة النقل بالسكك الحديدية الحضرية سطحية و عبر الأنفاق المعروفة بمترو الجزائر.

منذ تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم برأسمال يقدر بـ 380.000.000 د.ج، شرعت أيضا مؤسسة مترو الجزائر في تطوير قدراتها الخاصة بالدراسات والهندسة فيما يتعلق بالنقل وإنجاز مخططات المرور من خلال إنشاء مكتب دراسات للنقل الحضري (م دن ح) و الذي أصبح فرعا لمؤسسة مترو الجزائر بنسبة 100 بالمائة.

في إطار مخطط تطوير النقل الحضري، تم تكليف مؤسسة مترو الجزائر بإنجاز عدد من المشاريع الجديدة منذ سنة 2005 و يتعلق الأمر على وجه الخصوص بدراسات و إنجاز و استغلال خطوط الترامواي عبر التراب الوطني بالإضافة إلى إنجاز وتجديد وإعادة التحديث التكنولوجي للمصاعد الهوائية عبر مختلف مدن البلاد (ميترو الجزائر، 2020).

أما مؤخرا وفي إطار تنفيذ مخطط الحكومة لسنة 2021، تم تسجيل بناء محطة ميترو جديدة وأشغال توسعة خطي عين النعجة-براقي والحراش-الجزائر بنسبة تقدم تقدر بـ 65 في المائة، في حين تم توسعة ترامواي قسنطينة على مسافة 4 كلم مزودة بـ 6 محطات "قد أكمل 100 بنسبة في المائة" و أنه تم الشروع في التجارب التقنية تحسبا لإطلاقه.

وخلال نفس السنة تم تسجيل تقدم بنسبة 80 بالمائة في مشروع ترامواي مدينة مستغانم على طول 14.5 كلم بـ 24 محطة والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة السكة الحديدية في الجزائر.

4. استراتيجية قطاع النقل وأثره على التنمية المحلية بولاية تيبازة:

تشهد مدينة تيبازة على غرار مختلف ولايات الجزائر تقدما معتبرا في مختلف قطاعات النقل والذي ساهم بشكل كبير في الرفع من التنمية الاقتصادية للجزائر بشكل عام والتنمية المحلية للولاية بشكل خاص ونظرا للأهمية الكبرى التي يكتسبها هذا القطاع في تطوير مختلف الهياكل والقطاعات الاقتصادية. وتترجع الولاية حسب الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية والنقل على شبكات النقل التالية (وزارة الأشغال العمومية، 2021):

- ✓ الطرق الوطنية(كلم): 246
- ✓ الطرق الولائية(كلم): 265
- ✓ الطرق البلدية(كلم): 781
- ✓ 60 منشأة فنية على الطرق الوطنية
- ✓ 14 منشأة فنية على الطرق الولائية
- ✓ 16 منشأة فنية على الطرق البلدية
- ✓ 38 منشأة فنية على الطرق السريعة
- ✓ المنشآت البحرية:
- ✓ المنارات: 02
- ✓ موانئ الصيد: 05
- ✓ موانئ النزهة: 01

1.4. مهام مديرية النقل لولاية تيبازة:

من خلال المقابلة مع موظفي مديرية النقل لولاية تيبازة اتضح أن مهامها تتلخص في النقاط التالية:

- ✓ السهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل بالأرصاد الجوية.
- ✓ التنسيق بين مختلف أنماط النقل وتنظيمها وتقوم كذلك بتنفيذها ومراقبتها.
- ✓ السهر على تطبيق تدابير الوقاية والسلامة المرورية.
- ✓ القيام بإعداد فهرس لأنشطة النقل البري وتضبطه باستمرار.
- ✓ تسليم مستندات والرخص والشهادات الخاصة بالكفاءة المهنية.

- ✓ السهر على تطبيق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم قيادة السيارات ومراقبتها.
- ✓ تنظيم اشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري وكذلك الأجهزة المكلفة برخص سيارات الأجرة.
- ✓ تسليم الرخص الخاصة بالعمل الجوي وكذا الملاحة الجوية.
- ✓ تنشيط أعمال التكوين في مجال الطيران.
- ✓ توفير الحماية للأماكن العمومية البحرية.
- ✓ تسليم مستندات الملاحة وتقوم بتجديد شهادة سلامة السفن.
- ✓ السعي الى ضمان امن وسلامة السفن من خلال تفقدها عند إقلاعها.
- ✓ القيام بجمع الإحصاءات الخاصة بمجال النقل وحوادث المرور.

2.4. عرض واقع قطاع النقل في ولاية تيبازة للفترة ما بين 1984-2018 ومساهمته في التنمية المحلية.

✓ نقل المسافرين:

يعرض الجدول الموالي إحصائيات حول نقل المسافرين على مستوى الولاية خلال الفترة ما بين 1984-2018

جدول رقم (01): واقع نقل المسافرين بمدينة تيبازة ما بين فترة 1984-2018

2018	2004	1994	1984	
550	210	30	02	عدد المتعاملين
760	285	45	10	عدد المركبات
21880	5605	1975	500	عدد المقاعد المتوفرة
70	48	36	05	الخطوط المستعملة

المصدر: معلومات مقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيبازة

من خلال الجدول أعلاه يمكن ملاحظة التطور الحاصل في عدد المتعاملين والذي كان 02 في سنة 1984 وصولا إلى 550 متعاملا في سنة 2018، وهو الأمر الذي يفسر بتزايد الطلب على خدمة النقل، بالإضافة إلى ارتفاع عدد السكان. وقد صاحب ذلك ارتفاع تناسقي في عدد المركبات وعدد المقاعد المتوفرة وكذا الخطوط المستعملة.

يمكن القول من خلال استعراض الاحصائيات لفترة ممتدة لأكثر من ثلاثين سنة لنقل المسافرين بولاية تيبازة أن قطاع النقل في يسائر التطور السكاني والإجتماعي والإقتصادي لأي منطقة، بل وهنالك علاقة تبادلية بين تطور وسائل النقل والمتغيرات الإقتصادية والإجتماعية المحلية.

فالنسبة لتنقل الأفراد لمناطق أخرى قصد العمل أو الدراسة تحفيزي لاستثمار الدولة أو الخواص في قطاع النقل بما يسمح من زيادة المداخيل، فرص العمل، وحتى التجمعات السكنية.

✓ النقل بسيارات الأجرة:

الجدول رقم (02): واقع النقل بسيارات الأجرة بمدينة تيبازة للفترة ما بين 1984-2018

2018	2004	1994	1984	
750	383	275	40	عدد السيارات
2000	1795	1500	195	المقاعد المتوفرة

المصدر: معلومات مقدمة من مديرية النقل لولاية تيبازة

من خلال الجدول رقم 02 يتضح بأن الاستثمار في سيارات الأجرة قد أخذ منحى تصاعديا خلال الثلاثين سنة الماضية، وهو ما يوضحه الوصول الى أكثر من 750 سيارة أجرة خلال سنة 2018. ويمكن تفسير هذا التزايد بتطور النمط الإجتماعي لسكان المنطقة، إضافة إلى تزايد الطلب على سيارات الأجرة والذي يرجع إلى ارتفاع المستوى المعيشي وارتفاع عدد السكان، خاصة بعد التطور الحاصل في الولاية لا سيما استقطابها لفئة معتبرة من السياح والطلبة في الآونة الأخيرة.

إن توفر النقل في منطقة ما يقتضي سهولة الولوج إليها وسهولة تكوين تجمعات سكنية تسمح بالوصول السريع إلى متطلبات العيش اليومية، إضافة إلى فرص العمل التي توفرها وسائل النقل في حد ذاتها، وهو ما يعبر عن العلاقة الإيجابية بين تحسن وسائل النقل والاستقرار السكاني والإجتماعي.

✓ نقل البضائع:

الجدول رقم (03): واقع نقل البضائع بمدينة تيبازة ما بين الفترة 1984 - 2018

2018	2004	1994	1984	
2875	885	350	180	عدد المتعاملين
4080	1150	450	195	عدد المركبات
40589	9850	5075	3335	الحمولة طن

المصدر: معلومات مقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيبازة

يعتبر نقل البضائع ذا أهمية توازي نقل الأفراد من وإلى ولاية تيبازة، خاصة وأنها تتربع على موقع إستراتيجي مهم، إذ أنها تعتبر همزة وصل بين الشرق والغرب سواء بريا أو بحريا، ومن خلال الجدول رقم 03 يتضح جليا تطو عدد المتعاملين وعدد المركبات من عشرية لأخرى. خلال العشرية الأخيرة يمكن ملاحظة التطور الحاصل على الحمولة المنقولة من وإلى ولاية تيبازة بأنها تجاوزت 40 ألف طن، بمعدل زيادة فاق 400 % العشرية التي قبلها.

لعل أهم تبرير يمكن تقديمه لهذا التطور في عدد المتعاملين وعدد المركبات وكذا حجم الحمولة هو الطبيعة الصناعية والتجارية للمنطقة والتي تقتضي توفر وسائل نقل سواء للمواد المستخدمة في العملية الإنتاجية أو تلك المتعلقة بنقل الإنتاج داخل الولاية أو خارجها.

إن مساهمة عملية نقل البضائع في التنمية المحلية من شأنه أن يشمل ثلاثة زوايا رئيسية: أولها توفير مناصب شغل للفئات التي تعمل في وسائل نقل البضائع، ثانيا دفع عجلة التنمية المحلية من خلال توفير المواد الأولية المستخدمة في القطاعات الإنتاجية المختلفة في المنطقة، وأخيرا المساهمة في نقل المنتجات التي توفرها مختلف المصانع والمزارع والموانئ المتواجدة بالمنطقة.

خاتمة:

من خلال الدراسة النظرية لقطاع النقل وتسييل الضوء على أنواع وسائل النقل في الجزائر وأهم استراتيجيات القطاع المتاحة وكذا بعد المعلومات المتحصل عليها من مديرية النقل لولاية تيبازة، يمكن القول أن ما يميز هذا القطاع بشكل عام هو التطور التدريجي والمرتبط أساسا بارتفاع عدد السكان، وزيادة بعض الأنشطة الاقتصادية. غير أن غياب المعطيات الكاملة حول مساهمة القطاع ككل في التنمية الاقتصادية بشكل عام ومساهمة القطاع في كل ولاية في تحسين التنمية المحلية كان المشكل الأساسي في هذه الدراسة. وبناء على ذلك يمكن إيجاز النتائج التالية:

- ✓ إن الارتفاع المستمر في المؤشرات الكمية لوسائل النقل في منطقة ما لا يعبر بالضرورة عن تحسن في التنمية المحلية أو التنمية الاقتصادية، إنما قد يكون نتاج التطور السكاني والإجتماعي بعيدا عن أدنى استراتيجيات في القطاع، ولذلك من أجل قياس أثر قطاع النقل على التنمية المحلية في منطقة ما، وجب على كل هيئة مرتبطة بقطاع معين توفير البيانات الكاملة حول أثر كل وحدة من وحدات القطاع على مؤشرات التنمية المحلية وهو الأمر الغائب في الجزائر.
 - ✓ من خلال المشاريع المقترحة من الوزارة الوصية، هنالك العديد من المشاريع التي أنجزت في قطاع النقل خلال السنوات الأخيرة لعل أهمها افتتاح الطريق السيار المدية- البليدة، والعديد من مشاريع الترامواي خارج الجزائر العاصمة، الأمر الذي يوحي بأهمية هذا القطاع كبعد استراتيجي حساس لتطور أي بلد.
 - ✓ تقتضي التنمية المحلية في الجزائر تكاملا قطاعيا لا بد أن يدرج ضمن خططه قطاع النقل الذي يعتبر أرضيه لكل المشاريع المستقبلية.
 - ✓ بعد استعراض مختلف وسائل النقل الموجودة في الجزائر، اتضح جليا أنها تلي الحد الأدنى من متطلبات الأفراد ونقل البضائع، غير أنه يمكن الاستثمار أكثر في وسائل النقل البحرية مثلا بتوفير أسطول بحري خاص بنقل المسافرين، لا سيما أن الشريط الساحلي الكبير يوفر إمكانية ذلك.
- يمكن كذلك إيجاز بعض المقترحات سواء للباحثين أو الجهات الوصية في النقاط التالية:
- ✓ من الضروري توفير مواقع إلكترونية للوزارة الوصية على النقل تضمن عرض البيانات المتعلقة بكل نوع وبكل منطقة.

- ✓ ربط مشاريع النقل المستحدثة بما تمليه متطلبات التنمية في المناطق المعنية.
- ✓ ينبغي على الوزارة الوصية على النقل والمديريات التابعة لها توفير مؤشرات كمية حول أهمية وسائل النقل والدور الذي تؤديه كل وسيلة على حدا سواء للأفراد أو البضائع.
- ✓ ينبغي على الباحثين في مجال قطاع النقل وتأثيراته، سواء على المؤشرات الكلية أو الجزئية، تسليط الضوء على القياس الكمي للمتغيرات.

قائمة المراجع:

1. خلف حسنة علي الدليمي، 2009، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية "أسس معايير تقنيات"، الطبعة الأولى، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن.
2. أحمد عبد السميع علام، 2009، علم اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر.
3. حمادة فريد منصور، 1998، مقدمة في اقتصاد النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر.
4. فوزي بودقة و علي حجاج، 2005، نظام المركزية وتحدي العمران بمدينة الجزائر، منشورات العلوم والتكنولوجيا، رقم 23، ص ص 5-12.
5. محمود حميدان قديد، 2009، أسس و مبادئ تخطيط النقل الحضري، القسم: الجغرافية البشرية، ص ص 7-20.
6. حمد سليمان المشوخي، 2003، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، مصر.
7. علي حبيطة، 2014، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الإقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد 22، ص ص 59-84.
8. فريد إسماعيل السيفو، 2005، دور وأهمية النقل لسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة تكريت، مج 1، عدد 2، ص ص 96-108.
9. حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل و المرور في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية على الرابط : <http://www.walmadpaper.com/sub/06-405/p19.htm>
10. خالد بن جلول، 2018، دور وأهمية قطاع النقل في تحقيق وتنمية التنمية الاقتصادية، دراسة حالة الطريق السيار شرق غرب، مجلة بونة للبحوث والدراسات، العدد 01، ص ص 140-148.
11. <https://www.google.com/search?/08/2021.18.08./الجزائر+طرق+شبيكات>
12. <https://www.google.com/search?q=.20/08/2021.22.15..الجزائر+طرق+شبيكات>
13. لطيفة رجب، أحمد محمد السباعي، مروان داودي ياسر، (2020)، قطاع النقل البحري (الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 03، العدد 01، ص ص 41-58.
14. www.mtp.gov.dz/fr/permalink/3295.htm | date:4352553243) 20/08/2021.19.15.
15. <http://www.metroalger-dz.com/ar/> 21/08/2021.18.51
16. سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال صالح بن عمارة، (2017)، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد 6، ص ص 47-58.