

تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر

Evaluation of the effectiveness of the results of the public transport policy in Algeria.

• سميرة كرمين، جامعة معسكر ، samira.kermine@univ-mascara.dz

تاريخ إرسال المقال: 2021/07/13 تاريخ قبول المقال: 2022/02/27 تاريخ نشر المقال: 11/05/2022

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تشخيص سياسات النقل العمومي التي انتهجتها الجزائر وتقييم نتائجها، انطلاقاً من أهم المؤشرات الكمية التي يمكن أن تعطي دلالة واضحة عن واقع النقل في الجزائر، كمؤشر الإنفاق على النقل ومؤشر عدد الرحلات الجوية ومؤشر أطوال السكك الحديدية، وتوصلت الدراسة إلى أنه وبالرغم من تحقق نتائج إيجابية كإنشاء الطرقات والسكك الحديدية وزيادة الرحلات الجوية والبحرية وتوفير وسائل النقل تتوافق مع المعايير الدولية كالميترو والترامواي ، إلا أن النتائج تبقى غير كافية بالنظر إلى حجم المبالغ المالية التي رصدت للبرامج التنموية، حيث يبقى قطاع النقل من القطاعات المتأخرة التي لم ترقى إلى المستوى المطلوب.

الكلمات المفتاحية: سياسات النقل العمومي، المؤشرات الكمية، النتائج.

Abstract:

This study aims to diagnose the public transport policies adopted by Algeria and evaluate its results, based on the most important quantitative indicators that can give a clear indication of the reality of transport in Algeria, such as the expenditure indicator on transport, the number of flights and the railway lengths indicator. Positive results have been achieved, such as the construction of roads and railways, an increase in air and sea flights, and the provision of means of transportation that comply with international standards such as the metro and tramway.... However, the results remain insufficient given the amount of money allocated to development programs, as the transport sector remains one of the lagging sectors that have not Live up to the standard.

Keywords: public transport policies, quantitative indicators, results.

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

المقدمة:

يعتبر قطاع النقل من أهم قطاعات البنية التحتية وذلك لتأثيره المباشر على جميع القطاعات التنموية، إذ أن الارتقاء به في الوقت الراهن يعد ضرورة الملحة، باعتباره أحد أهم المعايير التي تدل على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضاري لمجتمع ما، كما أنه يلعب دورا محوريا في التنمية على المستويين المحلي والعالمية، وذلك من خلال تسهيل عمليات التنقل والتبادل.

تعد حركة تنقل الأشخاص والبضائع المتزايدة وتوسع النشاطات الاقتصادية والنمو الديمغرافي وزيادة عدد السيارات من العوامل الرئيسية التي أدت إلى خلق العديد من المشكلات النقل التي أثرت بشكل سلبي على الجانب الاقتصادي والاجتماعي والبيئي والعمراني، كارتفاع تكاليف النقل وكثرة الحوادث، وغياب الاستقرار والأمن وتلوث الهواء بسبب الغازات والملوثات الضارة التي تنبعث من وسائل النقل، الازدحامات والاختناقات المرورية، وعدم تكافؤ فرص الوصول لدى الأفراد والبضائع وكثرة استخدام الأراضي لإنجاز المطارات والمواقف وطرق والجسور غيرها، ما استوجب إعداد سياسات للنقل العمومي تسعى لتحقيق النقل المستدام بعيدا عن الحلول التخطيطية التقليدية التي كان لها أثر كبير في فشل أكثر الخطط في حل المشكلات النقل كالتدهور البيئي وارتفاع التكاليف الاقتصادية وغيرها، وعليه لا بد من التنسيق الجيد بين مختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، للتوسع في الأهداف والخيارات والآثار المتوقعة وضمان توافق بين القرارات الفردية قصيرة الأجل مع الأهداف الإستراتيجية طويلة الأجل لتحقيق النقل المستدام.

ومن هنا تتبادر لنا إشكالية هذه الدراسة كالآتي:

ما مدى فعالية سياسات النقل العمومي في الجزائر؟

الفرضية المقترحة: ضعف فعالية سياسات النقل العمومي في الجزائر

1- مفهوم سياسة النقل العمومي:

تعد سياسة النقل العمومي جزء أساسي وهام في نظام النقل، ويتم اعتمادها بناءً على الطلب والعرض السوق وانطلاقا من النتائج المحققة، وكما تنقيد بخيارات البنية التحتية وهي نفسها الخيارات المشروطة في المبادئ التوجيهية لها، وتسعى من خلالها السلطات العمومية إلى تحقيق جملة من الأهداف كتحسين وتطوير النقل وتشغيله بكفاءة وفعالية حتى يضمن تقديم خدمات ترقى إلى المستوى المطلوب، وكذا حماية البيئة والمساهمة في تنظيم التخطيط المكاني وتحقيق العدالة الاجتماعية¹.

كما يمكن تعريفها بأنها مجموعة من الإجراءات والبرامج والمشاريع التي تهدف إلى تحسين وتنظيم أداء نظام النقل وزيادة معدل التنمية الاقتصادية والاجتماعية. عموما فإن السياسة النقل العمومي تهدف إلى تحقيق مجموعة من الأهداف التي ترمي مجملها إلى تكوين نظام نقل متكامل، وتكون عملية اتخاذ القرار

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

بموافقة الحكومة وبمشاركة مختلف متعاملي النقل، وما يبرر تدخل الحكومة في إدارة نظام النقل ومحافظةها على المصلحة العامة.

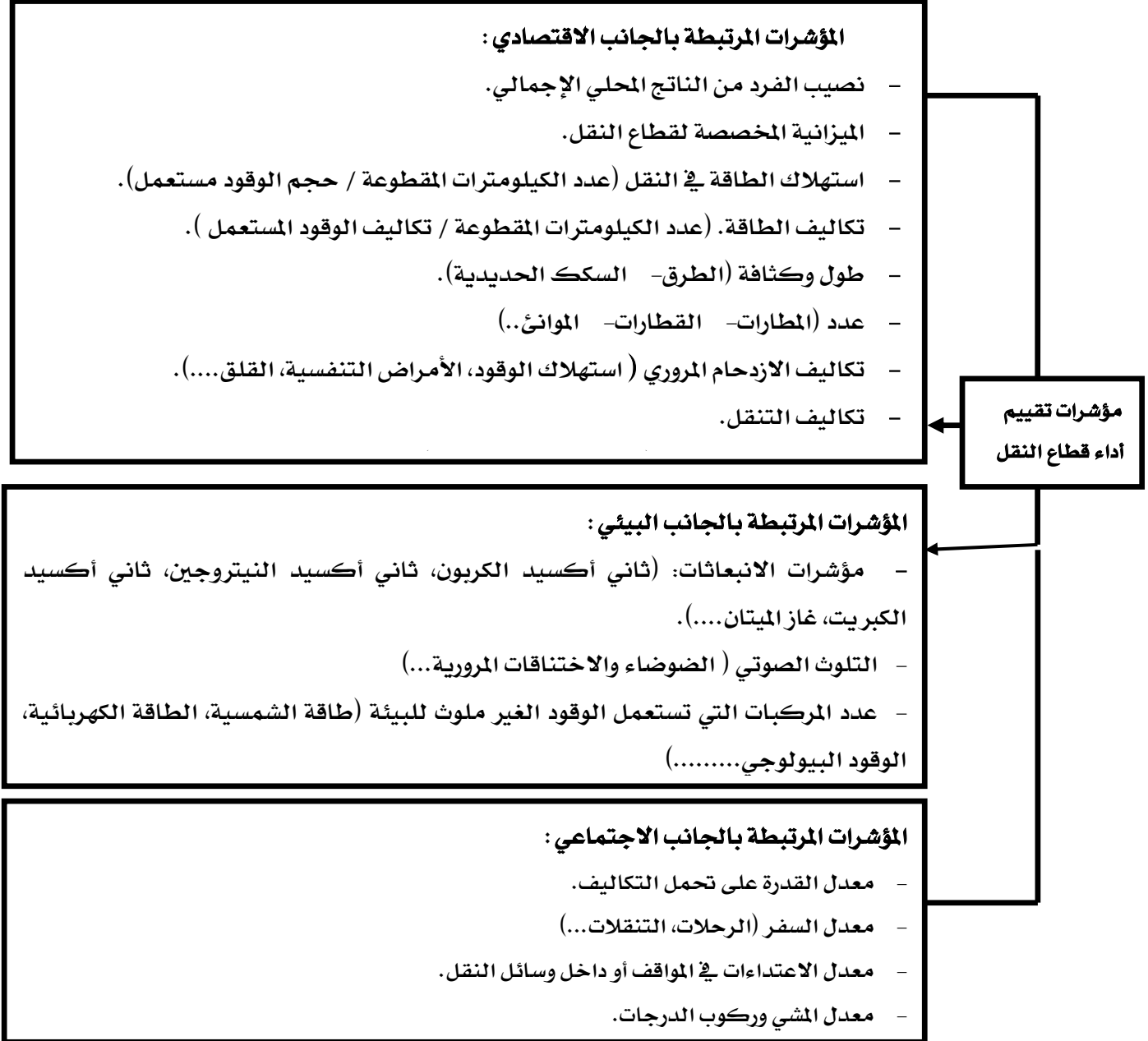
■ **النقل العمومي:** عرفه القانون الجزائري بمقتضى القانون رقم 88-01 المؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1408 الموافق ل 12 يناير سنة 1988 الذي يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، على أنه كل نقل يتم مقابل أجره ويكون لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض.²

النقل المستدام: هو ضمان أن الاعتبارات البيئية والاجتماعية والاقتصادية تؤخذ بالحسبان في القرارات التي تؤثر على فعالية النقل³، أي بمعنى تحقيق الوصول لتلبية احتياجات التنمية دون التأثير على المحيط الخارجي (التلوث البيئي)، إذ يركز على النقل الغير ميكانيكي كالمشي وركوب الدراجات.... والنقل الميكانيكي كالنقل الجماعي...، وقد عرفه البنك الدولي في تقرير له سنة (1996) من خلال ثلاثة أبعاد رئيسية التي يجب تحقيقها جملة من أجل الوصول إلى النقل المستدام.

2- مؤشرات تقييم النقل العمومي:

يهدف قطاع النقل العمومي أساسا إلى تحقيق مجموعة من الأهداف من بينها تقديم خدمة النقل لجميع المواطنين بجودة عالية وتوسيع نطاق التغطية الجغرافية لها، وعليه فإن قياس أداء النقل لا بد أن يعكس الأداء في المجالات النقل الرئيسية المختلفة المتاحة في البلد ما كالنقل البري (طرق، سكك حديدية) والنقل الجوي، والنقل البحري، ومن ثم يمكن الاعتماد على مدى تحقق هدهي إمكانية الوصول للخدمة واتساع التغطية الجغرافية لها، بواسطة مجموعة من المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، التي يمكن ذكرها في الشكل الموالي على سبيل المثال لا على سبيل الحصر:

الشكل 01: مؤشرات تقييم أداء قطاع النقل.



Source: Measured, W & Todd, L. (2019). Developing Indicators For Sustainable and Livable Transport Planning, Victoria Transport Policy Institute, p 03.

3- أهم الإصلاحات الاقتصادية التي مست قطاع النقل (2000 - 2017):

عرف قطاع النقل في بداية الفترة إصلاحات شاملة مست كل جوانبه كأنماط النقل وتنظيمه فيما يخص المنشآت القاعدية والتجهيزات وكذا هيئات التي تتكفل به والعقوبات والمخالفات وغيرها، وذلك لجعله أكثر حيوية ونشاط في تقديمه للخدمات، وهذا ما أكده مقتضى القانون رقم 90-29 المؤرخ في 14 جمادى الثانية عام 1411 الموافق ل 1 ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير ومنه المادة 4 التي جاء في نصها " على أن ترمي منظومة النقل إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفير وسائل النقل والسعر ونوعية الخدمة"، كما نصت المادة 3 على النقل البري أن يساهم في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية التنموية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع عن التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها.⁴

أما عن حصيلة البرنامج الخماسي (2005-2009) الذي تدعم بغلاف مالي قدره 2550 مليار دج، الذي سمح بصيانة وتطوير أكثر من 67369 كلم من شبكة الطرقات وبناء 1250 منشأة فنية، حيث اعتبرت شبكة الطرقات مقبولة بنسبة 95 % من الطرقات الوطنية مقابل 55 % سنة (1999) و 75 % الطرق الولائية مقابل 45 % سنة (1999) و 71 % للطرق البلدية مقابل 40 % سنة (1999).

خصص برنامج الاستثمارات العمومية (2010-2014) ما يقارب 40 % لمواصلة تطوير المنشآت القاعدية الأساسية وتحسين الخدمة العمومية وتدارك العجز والتأخر الحاصل وبعث حركية الاستثمار والنمو وفك العزلة عن السكان في كل أنحاء الوطن وحددت كالاتي:⁵

- أكثر من 2800 مليار دج مخصصة لقطاع النقل من أجل تحديث ومد شبكة السكك الحديدية وتحسين النقل الحضري وتحديث الهياكل القاعدية بالمطارات.

- أكثر من 3100 مليار دج موجهة للأشغال العمومية لمواصلة وتوسيع وتحديث شبكة الطرقات وزيادة قدرات الموانئ، فقد تم إتمام شبكة الطريق السيار شرق- غرب واستكمال ربطها ب 830 كلم من الطرق، وازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كلم وانجاز أكثر من 2500 كلم من الطرق الجديدة وتحديث وإعادة تأهيل أزيد من 8000 كلم من الطرق وانجاز وتحديث حوالي 20 ميناء للصيد البحري وتعزيز ثلاثة موانئ.

كما تم إطلاق مخطط مشروع الترامواي لتحديث النقل الحضري والجماعي في ثلاثة ولايات الجزائر العاصمة ووهران وقسنطينة حيث تم انجازه في أواخر سنة (2008) ودخل حيز الخدمة في الجزائر العاصمة سنة (2012)، وفي سنة (2013) في ولاية وهران وفي سنة (2015) في ولاية قسنطينة، وتم تعميم الفكرة إلى كل من ولاية سيدي بلعباس، باتنة، ورقلة، مستغانم، عنابة، سطيف.

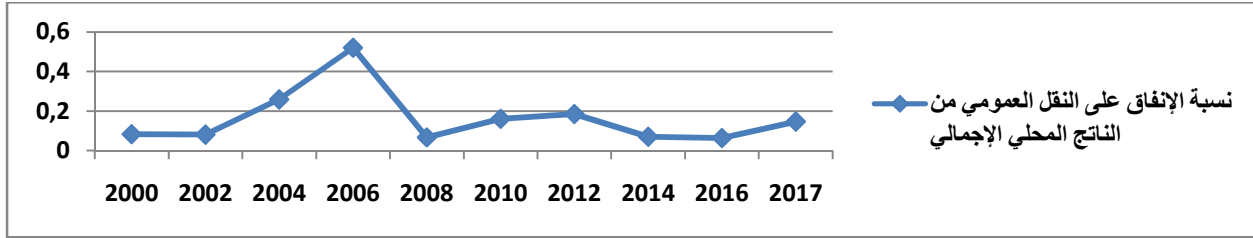
" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

كما تعزز القطاع بمشروع الميترو في الجزائر العاصمة في سنة (2012)، الذي بلغ طوله 9 كلم ويحتوي على 10 محطات.⁶

4-تطور مؤشرات قطاع النقل خلال الفترة (2000 - 2017):

أ-الإنفاق على النقل العمومي:

الشكل 02: تطور نسبة الإنفاق على النقل من الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة (2000 - 2017).



المصدر: قيم محسوبة من طرف الباحثة بالاعتماد على:

- قوانين المالية للسنوات المعنية (2000-2017).

- الديوان الوطني للإحصائيات (حوصلة إحصائية 1962 - 2011 - المحاسبة الوطنية - الجزائر بالأرقام 2016 - 2017)،

www.ons.dz/IMG/pdf/CH14-_COMPTES_ECONOMIQUES2_Arabe.pdf

www.ons.dz/spip.php?rubrique327

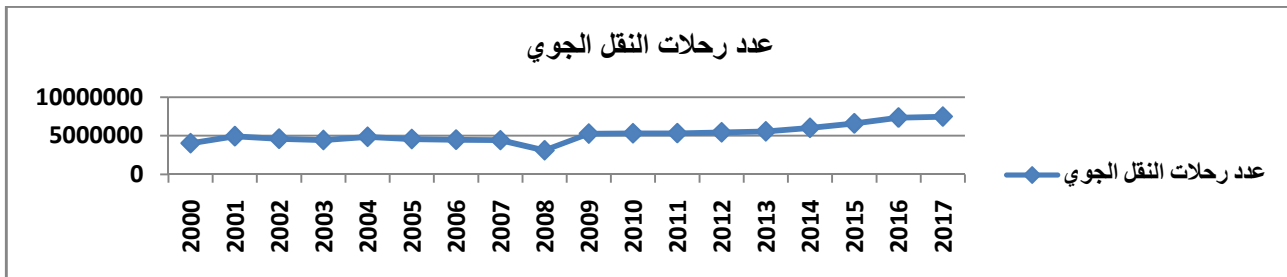
*الإنفاق على النقل العمومي كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي (الإنفاق على النقل العمومي / الناتج

المحلي الإجمالي*100).

نلاحظ من خلال الشكل البياني أعلاه أن مخصصات النقل العمومي من الناتج المحلي الإجمالي ضئيلة جدا وغير كافية إذا ما قورن بالقطاعات الأخرى، حيث بلغت أقصى مستوى سنة (2006) ب 0.52%، ما يؤكد أن النقل العمومي يبقى خارج اهتمامات الحكومة.

ب-مؤشر عدد رحلات النقل الجوي:

الشكل 02: تطور عدد رحلات النقل الجوي خلال الفترة (2000 - 2017).



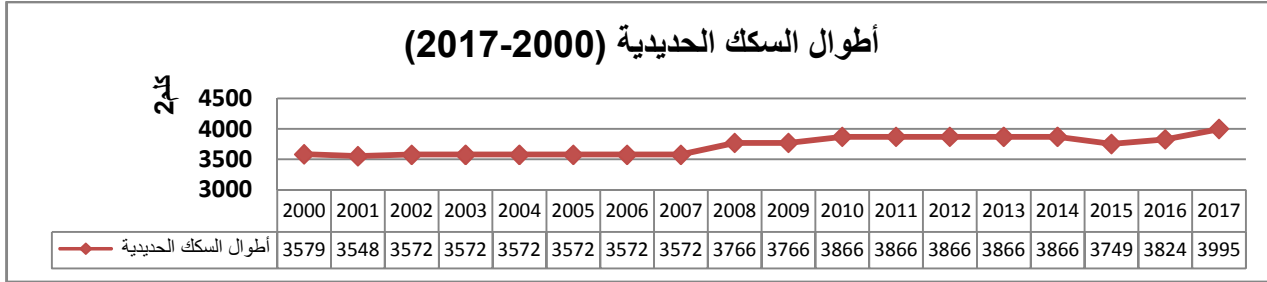
المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على البنك الدولي.

www.data.albankaldawli.org/indicator/IS.AIR.DPRT?locations=DZ&view=chart

يظهر لنا من خلال الشكل تزايد عدد رحلات النقل الجوي خاصة في الآونة الأخيرة، حيث تم إنفاق ميزانية تفوق 60 مليار دينار لتجديد أسطول الجوية الجزائرية خلال الفترة (2013-2017)، كما تم اقتناء 3 طائرات بسعة 150 مقعدا وتجديد 3 طائرات من نوع بوينغ (767) وشراء طائرتين لشحن نقل البضائع⁷، وهذا ما أدى إلى تزايد عدد المسافرين جوا كما تدل عليه عدد الرحلات حيث انتقل عدد المسافرين من 10667 ألف سنة (2013) إلى 14295 ألف سنة (2017).

ج- مؤشر أطوال السكك الحديدية:

الشكل 03: تطور أطوال السكك الحديدية بالجزائر خلال الفترة (2000-2017):



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الديوان الوطني للإحصائيات، (حوصلة إحصائية 1962-2011، فصل النقل، الجزائر بالأرقام 2014، 2016، 2017).

www.ons.dz/spip.php?rubrique327

www.ons.dz/IMG/pdf/CH11-TRANSPORTS-Arabe.pdf

من خلال الشكل البياني يتبين لنا أن أطوال السكك الحديدية خلال هذه الفترة عرفت ارتفاعات متزايدة، ويرجع الفضل إلى البرامج التنموية التي أعطت أهمية كبيرة للاستثمار في المشروعات البنية التحتية ككهربة بعض المقاطع من السكك الحديدية لوضع قطارات فائقة السرعة، ووضع شبكة مجهزة ب 200 محطة تغطي شمال البلاد منها 229 كلم من السكك المكهربة، و 305 سكك مزدوجة، 1085 سكك ضيقة، وحسب التقارير الصادرة عن الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار بحلول سنة (2014) بلغ طول شبكة السكك الحديدية بالجزائر إلى 15515 كم.⁸

5- تقييم أداء قطاع النقل في الجزائر:

أ- خلق مناصب شغل: ساهم قطاع النقل في توفير العديد من مناصب الشغل خاصة في الآونة الأخيرة، ويمكن توضيح عدد المناصب التي تم توفيرها من خلال مشاريع النقل في الشكل الموالي:

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

الشكل 4: مناصب الشغل حسب القطاعات خلال الفترة (2002 - 2017).



Source: Bilan des déclarations d'investissement 2002- 2017.

www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395

من خلال الشكل يتبين لنا أن قطاع النقل وفر العديد من مناصب الشغل وقدرت ب 158780 منصب شغل ما يعادل 12.89% من إجمالي مناصب الشغل، كما احتل المرتبة الثالثة بعد قطاع الصناعة 43.73% وقطاع البناء ب 19.68%، وهذا ما يدل على المجهودات الجبارة التي بذلتها الدولة من خلال القطاع لخلق فرص عمل وامتصاص البطالة.

ب- ارتفاع عدد المشاريع الاستثمارية: قدرت عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة (2002 - 2017)، بحوالي 29267 مشروع، وهذا ما يبينه الشكل الموالي:

الشكل 5: عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار (2002 - 2017)



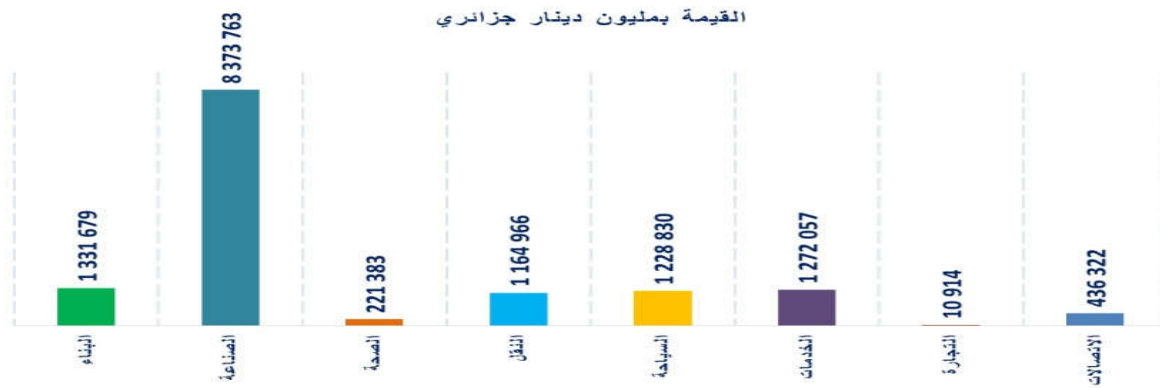
Source: Bilan des déclarations d'investissement 2002- 2017.

www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

من خلال البيانات الواردة في الشكل يتبين لنا أن قطاع النقل سجل 29267 مشروع استثماري خلال الفترة (2002- 2017)، حيث يتصدر القطاعات في عدد المشاريع بنسبة 46.28 %، ويليه قطاع الصناعة ب 20.08 %، ثم قطاع البناء ب 17.44 % ثم قطاع الخدمات 10.33 % ثم قطاع الزراعة 2.12 %، ثم قطاع السياحة 2.00 % ثم قطاع الاتصالات ب 0.01 % وأخيرا قطاع التجارة ب 0.00 % . أما بالنسبة للقيم المالية لهذه المشاريع فيمكن تبيينها في الشكل الموالي:

الشكل 6: القيم المالية للأنشطة الاقتصادية.



Source: Bilan des déclarations d'investissement 2002- 2017.

www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395

من خلال الشكل يتبين لنا أن القيمة المالية التي استفاد منها القطاع في إطار المشاريع تقدر ب 1164966 مليون دج، ما يعادل 8.15% من إجمالي الموارد المالية الموزعة على القطاعات الأخرى، لكن بالنظر إلى عدد المشاريع والموارد المالية المسخرة للقطاع ومقارنتها بالقطاعات الأخرى كقطاع الصناعة الذي استفاد من 58.56 % وقطاع البناء ب 9.31 % وقطاع الخدمات 8.90 % وقطاع السياحة 8.59 %، يتبين لنا أن القيمة المالية الموجهة للقطاع ضئيلة جدا بالنظر إلى حجم المشاريع المصرح بها، وعليه يمكن القول أن القطاع النقل بالجزائر لا يزال بعيد عن الاهتمام بالرغم من أهميته الاقتصادية بالنسبة للقطاعات الأخرى .

ت- ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل: تميزت الفترة (2001- 2008) بأداءات اقتصادية ومالية قوية، بسبب الوفرة المالية التي أدت إلى تراكم احتياطات الصرف والانخفاض القوي للدين الخارجي وتراكم الموارد في صندوق ضبط الإيرادات، حيث استطاع الاقتصاد الجزائري مقاومة الصدمة الخارجية سنة (2009) التي نجمت عن تفاقم الأزمة المالية الدولية.

لكن بداية من سنة (2013) عرف النشاط الاقتصادي تباطؤا كبيرا، بسبب انخفاض الطلب الداخلي وانخفاض إنتاج المحروقات ولكن عرفت القطاعات الأخرى انتعاشا وتوسعا ملحوظا كقطاع الخدمات المسوقة

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

مثل النقل الذي تميز بأداءات قوية، وفيمايلي يمكن تحليل مدى مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي من خلال الجدول الآتي:

جدول 1: تطور الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل.

السنوات	القطاع العمومي	القطاع الخاص	المجموع
2011	272268.8	1342314.7	1614583.5
2012	302846.1	1491022.4	1793868.6
2013	325881.7	1894331.3	2220213.0
2014	349437.2	2005397.2	2354834.4
2015	384675.9	2128268.7	2512944.6
2016	424822.2	2315182.1	2740004.3

Source: Les Comptes Economiques de 2011 à 2016, n° 786.

www.ons.dz/IMG/pdf/Comptes_Economiques-2011-2016.pdf

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا أن الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل عرف تزايدا مستمرا إلى غاية سنة (2016)، حيث تضاعف إلى ما يقارب 1125420.8 مليون دج، وهذا ما يبرز حجم المبالغ المالية التي خصصت للقطاع من أجل تحديثه وعصرنته، وقد عرف أكبر زيادة سنة (2013) قدرت ب 426344.4 مليون دج، لكن في سنة (2014) عرفت نموا ضئيلا وذلك راجع إلى الانخفاض الحاد الذي عرفته أسعار البترول، حيث لجأت الدولة إلى إقامة عدة إجراءات ومنه تتعلق بتجميد المشاريع ومنها قطاع النقل الذي لم يستفد من أية مشاريع جديدة طيلة ثلاث سنوات الموالية.

ث- ارتفاع القيمة المضافة لقطاع النقل: شهدت القيمة المضافة تطورا كبيرا، ويمكن توضيحه في الجدول الموالي:

جدول 2: القيمة المضافة لقطاع النقل.

السنوات	القطاع العمومي	القطاع الخاص	المجموع
2011	191468.4	882679.4	1074147.7
2012	214911.2	979930.5	1194841.7
2013	235662.8	1227392.3	1463055.1
2014	248208.8	1302287.7	1550496.5
2015	279429.5	1379384.6	1658814.2
2016	308121.5	1488857.8	1796979.3

Source: Les Comptes Economiques de 2011 à 2016, n° 786.

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

www.ons.dz/IMG/pdf/Comptes_Economiques-2011-2016.pdf

نلاحظ من خلال الجدول تطور محسوس في القيمة المضافة حيث سجلت نموا مستمرا على طول الفترة، وهذا راجع إلى تحسن نشاط الخدمات المسوقة، ومن ضمنها قطاع النقل الذي عرف تراجعا طفيفا في السنوات التي سبقت، كما نلاحظ وجود تفاوت بين مساهمة القطاع العمومي والخاص حيث يسجل هذا الأخير مساهمات تفوق القطاع العمومي، ويعود الأداء الجيد للخدمات المسوقة إلى "المجهود الاستثماري المبذول في مجال المنشآت كتوسيع الطرقات وتكثيفها، وإنشاء الطريق السريع شرق غرب والذي يمر على 24 ولاية ويبلغ طوله 1216 كلم ويحوي 538 جسر و13 نفقا وعشرات المفارق التي تربط بين المدن النائية والطريق السيار، حيث استفاد من مبلغ مالي قدر ب 800 مليار دينار"¹⁰، وهذا ما يبرز إنتاجية الإنفاق على هذا القطاع وبالتالي فإن المجهود الإنفاقي للدولة يظهر مضاعف الإنفاق على قطاع النقل من خلال خلقه للثروة والمساهمة في النمو الاقتصادي.

ج- **تعدد وتنوع وسائل النقل:** عملت الجزائر على توفير مختلف أنواع وسائل النقل وكذا تحديثها بما يتوافق مع المعايير الدولية كالميترو الأنفاق في الجزائر العاصمة والترامواي في عدة ولايات من الوطن والقطارات المكهربة السريعة....، إلا أن مستعملي هذه الوسائل لا يزالون يعانون من الانتظار والتأخر وطول الوقت الذي تستغرقه الرحلات، لقدم الوسائل وعشوائية توزيع الخطوط وبرمجة الرحلات، وأزمة النقل في الجزائر لا تختزل في وسائل النقل فحسب بل في عدم التوازن الجهوي في توزيع المشاريع البنى التحتية التي ظلت هشة ومهملة في باقي أرجاء الوطن كالمناطق الجنوبية والريفية.

ح- **توفير وسائل النقل الحضرية العمومية:** كان الإعتماد الوحيد لتدعيم الخطوط الحضرية وفك الضغط على المدن الكبرى من خلال كراء الحافلات بسبب عجز المؤسسات عن اقتناء الحافلات، كالمؤسسة العمومية للنقل الحضري (إيتوزا) التي استفادت من كراء حافلات طحكوت، وذلك بمبلغ 17 ألف دج لليوم الواحد في حين أن المداخل الإجمالية المتحصل عليها للحافلة الواحدة لا تتجاوز 5 آلاف دج في اليوم الواحد، وبالتالي المبالغ المتبقية تتكبدتها الخزينة العمومية، وهذا ما يبرز حجم الأموال المهذورة بسبب الممارسات اللامسؤولة في تسيير الأموال العامة للدولة¹¹.

خ- **نوعية الخدمات المقدمة:** تعتبر خدمات النقل المقدمة متدنية وريئة جدا، خصوصا عند النظر إلى مدة التنقل الفرد التي تصل إلى 60 دقيقة في اليوم وغالبا ما تمتد إلى أكثر من ذلك في المدن الكبرى، بالرغم من قصر المسافات، وذلك لعدم الالتزام بالمواعيد حيث يدخلون المسافرين في كثير من الأحيان في مشادات وملاسات كلامية مع السائقين بسبب إصرارهم على الانتظار الطويل بالمحطات والمواقف، بالإضافة إلى نقل فوق الطاقة الاستيعابية غير مبالين بكرامة المواطنين، وقد وصفت دراسة صادرة عن البنك الدولي سنة (2015) أن قطاع النقل يعد الحلقة الأضعف وخاصة في جانب الخدمات التي هي بعيدة عن المقاييس

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

الدولية، وهذا ما يدل على ضعف الفعالية الكيفية لقطاع النقل في الجزائر والذي يمثل تحدياً أمام السلطات المعنية لتدارك الوضع .

بالرغم من الجهود الحثيثة التي تبذلها السلطات المعنية للرفع من مستوى النقل في الجزائر، من خلال تخصيص أغلفة مالية معتبرة لتدارك العجز وتوفير خدمات نقل ذات جودة عالية ومتميزة، إلا أنه لا يزال المواطنون يعانون من صعوبة التنقل بسبب الإهتراء الكبير لوسائل النقل وقدمها وارتفاع أسعارها وانعدام الأمن والراحة وكثرة الازدحامات المرورية خاصة في المدن الكبرى كالجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، بالإضافة إلى اهتراء شبكة الطرقات وتميز أغلبها بتصدعات وتشققات، وهذا يعود إلى الانجازات العشوائية التي طبعت مختلف المشاريع وعدم احترامها للمعايير المعمول بها لتعبيد الطرقات. التي لم تعد قادرة على استيعاب الكم الكبير من المركبات.

الخاتمة:

من خلال ما تقدم يتبين لنا أنه يمكن لقطاع النقل في الجزائر أن يساهم في التنمية الاقتصادية ودفع عجلة الاقتصاد الوطني إلى الأمام، بالنظر إلى النتائج الإيجابية التي حققها هذا القطاع من خلال مؤشرات الاقتصاد الوطني التي تبين مدى مساهمته، غير أن هذا ليس كافي بالنظر إلى حجم الأغلفة المالية المخصصة لذلك، والتي فاقت 100 مليار دولار غير أن القطاع لا يزال يعتبر من القطاعات المتأخرة التي لم ترقى إلى المستوى الذي توفر فيه خدمات نوعية تتوافق مع المقاييس الدولية، ما يؤكد ضعف فعالية النتائج المحققة، وعليه يستوجب على الحكومة أن تعكف على دراسة وضعية النقل في الجزائر من كل جوانبه والتركيز خاصة على الجانب النوعي من خلال التسيير والتنظيم العقلاني للقطاع بوضع آليات تلزم مقدمي الخدمات بمعايير الجودة للزبائن وكذا ربط الدعم والحوافز بمستوى الخدمات.

المراجع:

- بن عزة محمد. (2011). ترشيد سياسة الإنفاق العام بإتباع منهج الانضباط بالأهداف دراسة تقييمية لسياسة الإنفاق العام في الجزائر (1990-2009)، أطروحة ماجستير، جامعة تلمسان.
- باسل خلف أحمد وآخرون، (2015)، تقييم استدامة خطة النقل في مدينة كربلاء المقدسة، مجلة التراث الكربلائي، (2)2، 187 - 224.
- سلامة وفاء. (2019). دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، 5 (1)، 1026 - 1042.
- Didier, M & Prud'homme, R. (2007). Infrastructures de Transport, Mobilité et Croissance, Conseil d'analyse Economique (PAO), Paris.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. (1988)، المادة 18، العدد 19، السنة الخامسة والعشرون.

" تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر "

⁻ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. (2001). الجريدة الرسمية، العدد 44.

-الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، من الموقع الإلكتروني: www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport، تاريخ الدخول 2021/07/10

-Bilan des déclarations D'investissement 2002- 2017.

www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395

⁻ www.elminassa.net.2021/07/08. تاريخ الدخول:

الهوامش:

¹ Didier, M & Prud'homme, R. (2007). Infrastructures de Transport, Mobilité et Croissance, Conseil d'analyse Economique (PAO), Paris, p29.

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. (1988)، المادة 18، العدد 19، السنة الخامسة والعشرون، ص 785.

³ باسل خلف أحمد وآخرون، (2015)، تقييم استدامة خطة النقل في مدينة كربلاء المقدسة، مجلة التراث الكربلائي، (2)، 187 - 224، ص 191.

⁴ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. (2001). الجريدة الرسمية، العدد 44، ص 05.

⁵ بيان إجتماع مجلس الوزراء. (2010). المرجع السابق، ص 03.

⁶ الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، من الموقع الإلكتروني: www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport، تاريخ الدخول 2021/07/10

⁷ سلامة وفاء. (2019). دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، 5 (1)، 1026 - 1042، ص 1032.

⁸ تقرير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، قطاع النقل، على الموقع الإلكتروني:

www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport

⁹ Bilan des déclarations D'investissement 2002- 2017.

www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395

¹⁰ بن عزة محمد. (2011). ترشيد سياسة الإنفاق العام بإتباع منهج الانضباط بالأهداف دراسة تقييمية لسياسة الإنفاق العام في الجزائر (1990- 2009)، أطروحة ماجستير، جامعة تلمسان، ص 154.

¹¹ www.elminassa.net.2021/07/08. تاريخ الدخول: