

دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر

The role of the transport sector in achieving economic development in Algeria

د. سلامة وفاء

جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر

مخبر ECOFIMA

slamawafa81@yahoo.com

تاريخ القبول: 2019/05/22

تاريخ الاستلام: 2018/10/25

الملخص: ترمي هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل ودوره في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، من خلال التعرض للإستراتيجية القطاعية للجزائر في مجال النقل ووضعيته الحالية، ودراسة تأثيرات هذا القطاع على مؤشرات الاقتصاد الكلي بشكل عام وعلى النمو الاقتصادي بصفة خاصة باعتباره من أهم محددات التنمية الاقتصادية. وقد توصلت الدراسة إلى أن لقطاع النقل دور كبير في خلق الثروة، وفي توفير فرص العمل، ومن هنا تبرز ضرورة الاهتمام أكثر بهذا القطاع وتطويره ليتناسب مع المعايير العالمية، ويتمكن من تأدية دوره التنموي .

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، اقتصاديات النقل، النمو الاقتصادي، التنمية الاقتصادية، الاقتصاد الجزائري.

Abstract : This study aims at highlighting the economic importance of the transport sector and its role in achieving economic development in Algeria, through exposure to the sectoral strategy of Algeria in the field of transport and its current status , and study the effects of this sector on macroeconomic indicators in general and on economic growth in particular as one of the most important determinants of economic development. The study found that the transport sector plays a major role in creating wealth and in providing job opportunities. Hence, it is necessary to pay more attention to this sector and develop it to meet international standards and be able to play its developmental role.

Key Words: Transport Sector, Transport Economics, Economic growth, Economic Development, Algerian Economy.

JEL Classification : O10, R40

*مرسل المقال: سلامة وفاء (slamawafa81@yahoo.com)

المقدمة:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعتبر دعامة أساسية من دعائم التقدم، فلا يمكن تصور تحقيق نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل.

فالأهمية الاقتصادية التي يحظى بها نشاط قطاع النقل عامة بالمقارنة بغيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى، قد أدت إلى اهتمام معظم دول العالم بتخصيص مزيد من الجهود الدائمة و الموارد المالية الضخمة لتطوير هذا قطاع، الأمر الذي انعكس في زيادة التطور العلمي و الفني و الإداري في كافة أنشطة النقل و ذلك بغرض تعظيم عوائد الاستثمار في هذه الصناعة و زيادة فعاليتها في دفع عملية التنمية الاقتصادية.

و فيما يتعلق بالجزائر فلقد أقدمت في فترة التسعينات من القرن الماضي على وضع استراتيجية قطاعية في مجال النقل، بهدف ترقيته وتحسين بنيته التحتية ليتمكن من تلبية الاحتياجات المتزايدة لخدمات النقل.

إشكالية البحث:

نظرا لعدم الاستقرار الواضح لأسعار البترول، وانخفاضه الكبير سنة 2014، مما سبب دخول الجزائر في أزمة كبيرة باعتباره المساهم الأول في الانتاج الداخلي الخام، يبقى التنوع الاقتصادي ضرورة حتمية للتخلص من التبعية المطلقة لقطاع المحروقات، وهنا يبرز قطاع النقل كأحد القطاعات الرئيسية التي يمكن التركيز عليها لدفع عجلة التنمية الاقتصادية في البلاد، ومن هنا تقوم هذه الورقة البحثية على الاشكالية الرئيسية التالية: ما هو دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر؟

فرضية البحث:

للإجابة على الاشكالية المطروحة، تحاول هذه الورقة البحثية اختبار الفرضية التالية: يلعب قطاع النقل دورا أساسيا في خلق الثروة وتحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر.

المنهج المعتمد: تم الاعتماد على المنهج الوصفي لتحديد الجانب المفاهيمي للنقل، إضافة إلى المنهج التحليلي وهذا بغرض تحليل المعطيات والبيانات المتعلقة بموضوع البحث.

أهمية الموضوع: أهمية هذا الموضوع نابعة من ضرورة التنوع الاقتصادي في الجزائر. ، ومنه تسليط الضوء على قدرة القطاعات الاقتصادية الأخرى على خلق الثروة، وتحقيق التنمية الاقتصادية، وعلى رأسها قطاع النقل.

هيكل البحث: قسمت الدراسة إلى ثلاث محاور رئيسية:

- الاطار المفاهيمي للنقل وأهميته الاقتصادية.
- قطاع النقل في الجزائر.
- دور النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر.

1. الأطار المفاهيمي للنقل وأهميته الاقتصادية:

1.1 مفهوم النقل : هناك عدة تعاريف للنقل نذكر منها:

يعرف الاقتصادي الإنجليزي " JM.Thomson " النقل على أنه "خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق هدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع". (Thomson, 1970, p. 18).

ويعرف برادفور وموريداس النقل على أنه: "حركة السلع والأفراد والمعلومات من مكان إلى آخر" (Quinet, 1982, p.10)

كما يقصد بالنقل كل أشكال انسياب المنتجات و البضائع من مواقع الانتاج إلى مواقع التخزين ومراكز التوزيع التابعة للمؤسسة وإلى المخازن ومواقع الوسطاء (رياض، 1999، صفحة 07).

ويمكن التعبير عن النقل أيضا بأنه ذلك النشاط الاقتصادي، الذي يعمل من خلال وسائل مختلفة على اختزال البعدين الزمني والمكاني للأفراد والسلع بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها. (الشمري، العنبيكي، الحسيني، 2014، صفحة 12)

كما ينظر للنقل بمصطلح المواصلات والذي يشير إلى خدمات مهمة جدا كونها توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر، وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحقت الأمان وقلة الوقت المستغرق، وبالتالي يشير مفهوم اقتصاديات النقل إلى كيفية استخدام النقل ووسائله لتحقيق تطورات أو تغيير ملحوظ في اقتصاد أي دولة، أي أن خدمات النقل تعبر عن المنتجات التي تقدمها المؤسسات الخاصة بقطاع النقل بمختلف أنواعه، وذلك لتسهيل وتأمين عملية نقل الأشخاص ومنتجاتهم من مكان آخر. (بن جروة، مزهودة، 2017، صفحة 139-140)

من خلال التعاريف السابقة يتضح أن النقل هو عملية الانتقال من مكان لآخر باستخدام وسيلة معينة، وهو نظام حركة الأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك بهدف تحقيق وتسهيل انتقالهم من مكان لآخر وسد الحاجات المادية والاجتماعية للسكان وربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك وتوسيع السوق الوطنية وتوحيدها، كما يساهم في توسيع العمران وسهولة التبادل والتواصل الحضاري بين المناطق والدول.

2.1 أنماط النقل:

نشاط النقل يتم من خلال مجموعة من أنواع النقل يمكن حصرها في ما يلي:

أ. النقل البري: يشمل النقل البري كل من النقل بالسيارات والنقل بالسكك الحديدية:

- النقل بالسيارات: 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، وبما أن 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 الانتاجية و الاجتماعية التي تحققها السيارة. (جميع ، خرخاش، 2013).

- النقل بالسكك الحديدية: وهو احدى وسائل النقل البري، يتم بها تقديم خدمات النقل لجميع أنواع المنقولات سواء الركاب أو البضائع لمسافات طويلة وبسرعات عالية، وتكون أكثر أماناً وأقل تأثيراً على البيئة. (المعزوي، 2006، صفحة 94)، وتكمن أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية، كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة، وكذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الانتاج والتوزيع. من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة، وكذلك نقل الانتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك. (Esparciens, 1998, p. 65).

ب. النقل المائي: ينقسم إلى النقل النهري والنقل البحري: (محمود، 2001، صفحة 09)

- النقل النهري: وهو من أقدم أنماط النقل فقد نشأت جميع الحضارات القديمة في الأقاليم التي يتخللها الأنهار. **النقل البحري:** وهو من أهم أنواع النقل، حيث يحتل موقعا معتبرا من بين أنماط النقل الأخرى، فالنقل البحري يتميز بانخفاض تكلفته عن وسائل النقل الأخرى كما له القدرة على نقل المحاصيل الزراعية والثروة الحيوانية و البترول والخدمات الثقيلة الوزن وساعده في ذلك ضخامة حجم السفن البحرية، كما أن وسائل النقل البحرية من جهة أخرى ساهمت في تطوير التجارة الدولية.

ج. النقل الجوي: يعتبر أحدث أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها مرونة وتطوراً، واستخداماً للأساليب التكنولوجية المتطورة. كما أن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تضمن عقد بين الراكب أو صاحب البضاعة وبين شركة الطيران. من خلال التذكرة أو قسيمة نقل البضائع و الشركة هي المسؤولة عن توصيل المنقول إلى المكان المتعاقد عليه. (عبده، 2005، صفحة 321)، و يستخدم النقل الجوي في شحن المنتجات ذات القيمة المضافة العالية جداً، وهذا النمط من النقل يوفر أماناً كبيراً وسرعة خدمة بسعر مرتفع نسبياً (Sohier, 2003).

3.1 أهمية قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية:

أ. دور النقل على مستوى الاقتصاد القومي:

تبرز أهمية نشاط النقل على مستوى الاقتصاد القومي ككل من خلال التأثير على استراتيجية التنمية الاقتصادية، التي تعتمد الدولة انتاجها خاصة في القطاع الصناعي وعملية التوطن الصناعي. ويعد النقل من الاعتبارات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها في الاعتبار عند تحديد موقع الصناعة.

فعملية النقل تضيف إلى السلع والمنتجات المنقولة منفعة اقتصادية تعرف بالمنفعة المكانية، وهي عبارة عن نقلها من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها الاقتصادية منخفضة أو منعدمة إلى المكان الذي يكون لها فيه قيمة أو منفعة اقتصادية أكبر.

ويعمل النقل على اتساع دائرة السوق وتعدد أنواع السلع والمنتجات المعروضة وزيادة كميتها، وذلك بإتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة نسبياً الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج ومن ثم انخفاض أسعار السلع المنقولة. (محمود، 2017، صفحة 57-58).

كذلك يساهم النقل في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري)، حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي إذا ما تم تحسيدها في شكل سلع ومعدات إنتاجية، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة الإنفاق على قطاع النقل وأيضاً العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل و تعظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في الإنتاج، وتفسير ذلك أن كل دولة تكتسب هذه المزايا في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات بتكاليف منخفضة مما يؤدي إلى زيادة المنتجات (العرض) وتخفيض الأسعار وكذلك تحقيق فائض من تلك المنتجات، ولاشك أن وجود شبكة متطورة من وسائل النقل من شأنه المساهمة في تصدير هذا الفائض إلى الأسواق العالمية. (عشماوي، 2005، صفحة 43-44).

كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما إنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية. (فرج، 2014، صفحة 30).

ب. دور النقل في توفير فرص عمل:

يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها. ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة كمساعد السائق والمضيفين وموظفي إدارة وميكانيكيين وعمال صيانة وعمال خدمات ومنفذي مشاريع النقل ومهندسين بمختلف الاختصاصات. إن توفير طاقات بشرية كافية للإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات (كمونة، 2016).

ج. تحسين مركز ميزان المدفوعات:

وذلك من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية، إلى جانب توفير الواردات من السلع الانمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة، وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات. (قرومي، 2015، صفحة 239).

2. قطاع النقل في الجزائر:

1.2 واقع شبكات النقل في الجزائر: يمكن توضيح واقع شبكات النقل الجزائرية من خلال العناصر التالية:

أ. **شبكات الطرقات** : تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 112696 كلم من الطرق، منها 29280 كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910 هيكلم. كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر ب 1216 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب. (الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار (ANDI).

وتعرف شبكة الطرق الجزائرية تطورا مستمرا بفضل برنامج تحديث الطرقات السريعة نذكر منها: (قاسمي، سعدي، 2013، صفحة 5-6)

- **الطريق السيار (شرق - غرب)**: من أهم مشاريع انجاز الطرق التي شرعت فيها الجزائر الطريق السيار (شرق - غرب)، أو ما يسمى بمشروع القرن، حيث يبلغ طوله 1216 كلم، يمتد من الحدود الجزائرية التونسية شرقا إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا، يغطي حوالي 24 ولاية (من تلمسان إلى الطارف) . وتقدر تكلفة انجازه 805 مليار دينار. هذا المشروع تجددت فيه الأشغال خلال ديسمبر 2001. ويقوم بتمويله عدة بنوك منها البنك الإفريقي للتنمية، بنك التنمية الاسلامي و البنك الأوروبي للاستثمار.

- **طريق الهضاب العليا**: يمتد مشروع الطريق السيار للهضاب العليا على طول 1300 كلم، يعبر 12 ولاية. وهو ما يسمح بتهيئة مناطق نشاط اقتصادي ومدن حضرية، تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية. هذا الحزام الثاني الذي يأتي ليعزز الحزام الأول الرابط بين الشرق والغرب. في حين تقل تكلفة انجازه عن تكلفة الطريق السيار بنحو 20% على اعتبار أن الطابع الجغرافي لمسلكه أقل تعقيدا من المشروع الأول، كما يسمح بإضفاء توازن ديمغرافي بين مناطق البلاد من خلال تخفيف الضغط على المدن الساحلية التي يتركز بها نحو 86 % من السكان مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد على سلسلة الهضاب العليا، كما يساهم هذا المشروع في خلق فرص عمل كبيرة، وإقامة للنشاط الاقتصادي ممتدة على طول 100 كلم، مما سيدفع إلى تثمين الموارد والثروات التي تزخر بها منطقة الهضاب العليا واستغلالها لفائدة التنمية المحلية.

- **طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للصحراء)**: اعتبر هذا الطريق كبوابة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادية بين الأفارقة وتقوية فرص الشراكة. يبلغ طوله حوالي 2344 كلم. تشترك فيه ست دول إفريقية هي : الجزائر، نيجيريا ، مالي، تشاد، النيجر وتونس، وقد تمكنت الجزائر رغم التعثرات التي عرفها هذا المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقل التمويل من إنهاء أكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كلم.

ب. **شبكة السكة الحديدية**: بالنسبة لشبكة السكك الحديدية في الجزائر فهي تقدر بحوالي 4500 كلم، منها وتغطي حوالي 17 % من النقل البري، وهذه شبكة تربط أهم المدن الشمالية ببعضها وتصل خطوطها من مناطق استخراج المواد الأولية إلى المدن الصناعية والموانئ. (سعودي، بلقاسم ، ولد لغواطي، 2017، صفحة 197)

وتسير شبكة السكك الحديدية الوطنية (SNTF) وهذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها:

- 299 كلم سكك مكهربة.

- 305 سكك مزدوجة.

- 1085 سكك ضيقة.

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز يوجد مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية وإنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية. وبحلول عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 10515 كلم حسب تقارير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار.

ج. النقل الجوي: طورت الجزائر قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي. إذ أنه سيتم إنفاق ميزانية تقدر ب 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.

خلال الموسم الصيفي سجلت الخطوط الجوية الجزائرية معدل نمو إجمالي لحركة المرور قدر ب 15% و في عام 2011 بلغت إيراداتها 56 مليار دينار.

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

د. النقل البحري: تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر. معظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على إيصال الركاب إلى الشواطئ الأوروبية، و نقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم.

معظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري، عبر 11 ميناء تجاري 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 استفادت من هاته العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

و. مترو الجزائر: شهدت الجزائر افتتاح مترو الجزائر العاصمة بتاريخ 31 أكتوبر 2012 و الذي بلغ طوله 9 كلم و 10 محطات، إن هذا الأخير سيجعل من الجزائر أول مدينة في المغرب مجهزة بمترو الأنفاق. و أسندت مهمة تسييره و إستغلاله للشركة (RATP) الجزائر و شركة مترو الجزائر العاصمة لمدة 8 سنوات.

أطلقت مؤخرا شركة مترو الجزائر العاصمة مناقصة وطنية ودولية لتنفيذ الدراسات الأولية بشأن تمديد الخط رقم 01 لمترو الجزائر العاصمة.

كما أطلقت الجزائر مشروع آخر رائد في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 و الذي يتمثل في إنشاء مترو

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

يعتبر تراموي الجزائر نظام نقل جماعي يخدم مدينة الجزائر العاصمة. في سنة 2012 شمل 16.2 كلم و 28 محطة و سيتمدد فيما بعد إلى 23 كلم و 38 محطات.

إن تراموي قسنطينة هو 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.

تراموي وهران هو مشروع اخر للنقل الجماعي و الذي يخدم مدينة وهران إذ شرع في إنجازه في أواخر عام 2008، سيكون أطول تراموي في الوطن على مسافة مقدرة ب 48 كلم. وقد إجريت التجارب التقنية الأولى لتراموي وهران في عام 2012.

ستعزز العديد من المدن الجزائرية بالتراموي منها سيدي بلعباس، باتنة، ورقلة، مستغانم، عنابة، سطيف، إذ تم الشروع مؤخرا بالدراسات التقنية لمشاريع التراموي الخاصة بهذه المدن 06 للوطن و كما سيتم إجراء دراسات أخرى متناسبة لمشاريع التراموي المقرر إنجازه في 08 ولايات أخرى. حسب تقارير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار ANDI.

2.2 استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر:

أولت السلطات الجزائرية منذ بداية القرن الحالي اهتماما كبيرا بقطاع النقل، باعتباره القاطرة التي تجر القطاعات الأخرى، و سطرت له برامج خماسية تنموية غطت الفترة من 1999 إلى 2014، و خصصت للبرنامج الأخير لوحده غلafa ماليا يقدر بمبلغ 40 مليار دولار.

إن الهدف من استراتيجية النقل المتبعة وفق منشورات الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار في الجزائر هو العمل على تحقيق زيادة في عروض وسائل النقل بالقدر الذي يضمن ما يلي:

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع.
- تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن و المسافة.
- الإستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل. (عقاري ، بوباكور، 2015، ص 146).

و في هذا السياق خصصت ميزانية البرنامج للفترة الممتدة من 2010-2014 من أجل: (تقرير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار).

- تحديث وتوسيع السكك الحديدية: 30 مليار دولار.
 - تحسين النقل الحضري سيما تحقيق إنجاز مشروع التراموي عبر 14 مدينة.
 - تحديث القطاع الجوي.
- و تقدر عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار لفترة 2002 - 2017 ب 29267 مشروع . وهو ما يوضحه الشكل الموالي:
- الشكل 01: "عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار خلال الفترة (2002-2017)"**



المصدر: بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2017 على الموقع الإلكتروني:

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

من خلال الشكل 1 يتضح أن قطاع النقل قد استفاد من 29267 مشروع استثماري خلال الفترة 2002-2017 ويأتي في المركز الأول من حيث عدد المشاريع المسجلة بنسبة 46.28 %، يليه قطاع الصناعة بنسبة 20 %، ثم قطاع البناء ب 17.44 %، ثم الخدمات ب 10.33 %، الصحة ب 1.73 %، الاتصالات بنسبة 0.01 % وأخيرا قطاع الصحة ب 0.0 % خلال الفترة (2002-2017).

وبالنسبة للقيم المالية لهذه المشاريع، يمكن الاضطلاع عليها من خلال بيانات الجدول التالي:

الجدول 01: "القيمة المالية للمشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة (2002-2017)".

قطاع النشاط	القيمة المالية (مليون دج)	النسبة المئوية (%)
الزراعة	260750	1.82
البناء	1331679	9.31
الصناعة	8373763	58.56
الصحة	221383	1.55
النقل	1164966	8.15
السياحة	128830	8.59
الخدمات	1272057	8.90
التجارة	10914	0.08
الاتصالات	436322	3.05
المجموع	14300664	100

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على: بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2017 على الموقع الإلكتروني:

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

من خلال الجدول 01 يتضح أنه على الرغم من العدد الكبير للمشاريع المسجلة في قطاع النقل خلال هذه الفترة و أهمية قيمتها المالية المقدرة بمبلغ 1164966 مليون دج إلا أنه لم يستفد إلا بنسبة 8.15 %، من إجمالي الموارد المالية التي استفادت منها القطاعات الأخرى، ويحتل بذلك المركز الخامس بعد كل من الصناعة بنسبة 58.56 %، البناء 9.31 %، الخدمات 8.9 %، السياحة 8.59 %.

وهو ما يؤكد على تركيز الجزائر على قطاع الصناعة بالدرجة الأولى، فمازال قطاع النقل بعيد عن دائرة الاهتمام على الرغم من أهمية هذا الأخير بالنسبة لكل القطاعات الاقتصادية.

وفيما يتعلق بالمشاريع الجديدة المقررة سنة 2018 فإن ميزانية تجهيز قطاع النقل ضمن مشروع قانون المالية 2018 قد بلغت 380,76 مليار دج مقابل 62,69 مليار دج في 2017 أي بزيادة قدرها 507 بالمائة. و يأتي هذا الارتفاع الملحوظ تبعا لتسجيل عدة مشاريع جديدة بعد ثلاث سنوات لم يتم خلالها تسجيل أي مشروع جديد في الميزانية. (aps,2018). وعلى الرغم من المجهودات الرامية لإصلاح قطاع النقل في الجزائر إلا أنه مازال يواجه العديد من المشاكل التي لا تختلف اجمالا عن مشاكل الدول والعربية عموما ودول شمال افريقيا على وجه الخصوص مثل: (قرومي، 2015، صفحة 244).

- الاعتماد على النقل البري لا يزال يشكل غالبية في النقل.

- قلة السك الحديدية والقطارات.
- ارتفاع أسعار النقل الجوي و النقل عن طريق السكك الحديدية مقارنة بالنقل البري.
- سوء الطرق وعدم انتظامها.
- عدم توفر الطرق الكافية.
- عدم انتظام المواعيد ودقة الوصول والانصراف.
- سوء أعمال الصيانة وعدم الالتزام بالقوانين المرورية و الاهمال وعدم الانتباه للناقلة من عناصر الأمان المختلفة.
- كما اعتبر خبراء دوليون أن مشكل النقل في الجزائر يعود أساسا لغياب استراتيجية واضحة وعقلانية، إضافة إلى فقدان طابع التنظيم والضبط لقطاع عانى لسنوات من لا-هيكلية واضحة، فضلا عن تأخر كبير في انجاز المشاريع التي وضعت في خانة الاستراتيجية (الطريق السيار، السكك الحديدية، النقل الحضري، المترو والتراموي).

3. دور النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر

1.3 الناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل في الجزائر

يلعب قطاع النقل دورا هاما في تنشيط القطاعات الاقتصادية والقضاء على الفوارق الاجتماعية، وقد عرف هذا القطاع تحولا حقيقيا حيث تم انجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى في طور الانجاز لجعل هذا القطاع أكثر فاعلية للمساهمة في التنمية الاقتصادية.

وقد عرف الناتج المحلي لقطاع النقل تطورا كبيرا ، وهو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول 02: "الناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل"

الوحدة: مليون دج

السنة	الناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل
2008	1 207 277,5
2009	1 280 647,8
2010	1 403 139,4
2011	1 614 583,5
2012	1 793 868,6
2013	2 220 213,0
2014	2 354 834,4
2015	2 512 944,6
2016	2 740 004,3

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على:

- ONS, Compte de production et compte d'exploitation de 2001 à 2015
- ONS , Les comptes économiques de 2011 à 2016, n° 786.

فمن خلال الجدول 02 يتضح أن الناتج المحلي لقطاع النقل في تزايد مستمر خلال فترة الدراسة (2008-2016)، حيث تضاعف هذا الأخير من 1 207 277,5 مليون دج سنة 2008 إلى 2 740 004,3 مليون دج سنة 2016. بزيادة قدرها 126.95%، حيث خصصت الجزائر مبالغ مالية ضخمة لتطوير القطاع وتحسين البنية التحتية للنقل في الجزائر وعصرنتها.

وقد شهدت سنة 2013 أكبر زيادة في الناتج المحلي لقطاع النقل قدرت ب 426344.4 مليون دج، مقارنة بسنة 2012 أي بنسبة 23.76%، في حين تراجع نمو الناتج المحلي لقطاع النقل سنة 2014 إلى 5.97%، وهذا راجع أساسا إلى الانخفاض الحاد الذي عرفته أسعار البترول في هذه السنة، الأمر الذي دفع الجزائر إلى تجميد عدد من المشاريع، ومنها مشاريع قطاع النقل الذي لم يستفد من أي مشروع طيلة الثلاث سنوات الموالية للأزمة البترولية.

2.3 مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام

شهدت القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر تطورا كبيرا، و هو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول 03: "القيمة المضافة لقطاع النقل"

الوحدة: مليون دج

السنة	القيمة المضافة لقطاع النقل
2008	830 341,5
2009	865 214,5
2010	933 707,6
2011	1 074 147,7
2012	1 194 841,7
2013	1 463 055,1
2014	1 550 496,5
2015	1 658 814,2
2016	1 796 979,3

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على:

- ONS, Compte de production et compte d'exploitation de 2001 à 2015.

- ONS, Les comptes économiques de 2011 à 2016, n° 786.

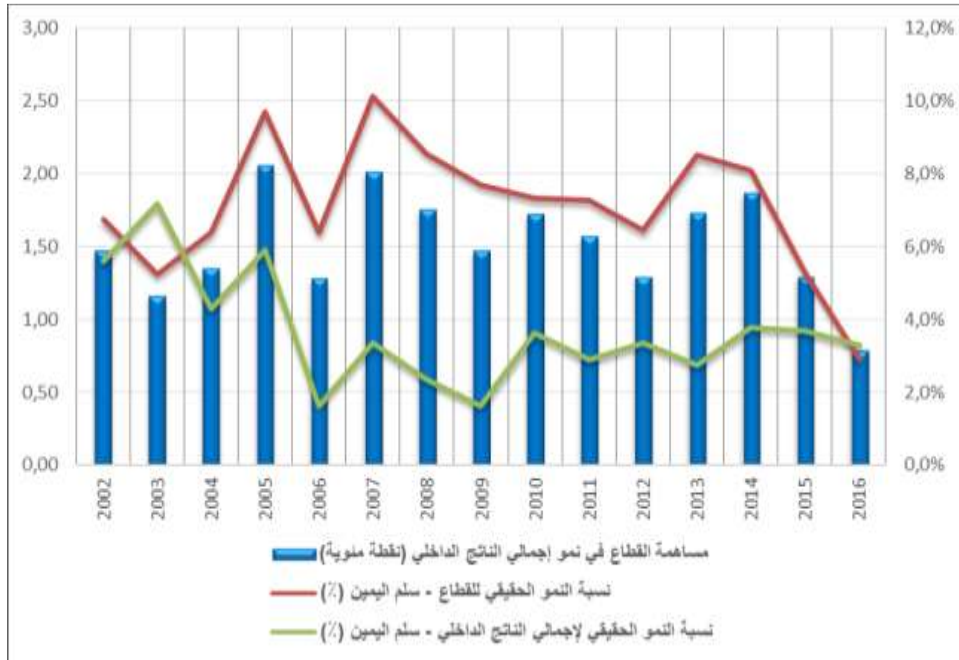
من خلال الجدول 3 يتضح جليا أن القيمة المضافة لقطاع النقل قد شهدت زيادة كبيرة من 830 341,5

مليون دج سنة 2008 إلى 1 796 979,3 سنة 2016، ب 966637.8 مليون دج، أي بنسبة

%116.41

ويرجع هذا التطور في القيمة المضافة لقطاع النقل إلى التطور الحاصل عموما في قطاع الخدمات المسوقة والذي يتصدره قطاع النقل والتجارة، ويوضح الشكل أدناه مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في الناتج الداخلي الخام.

الشكل 02: "مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في نمو إجمالي الناتج الداخلي"



المصدر: بنك الجزائر (2017)، التقرير السنوي 2016، التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر، ص 26. من خلال الشكل 02 يتضح أن قطاع الخدمات المسوقة عرف نشاطا كبيرا، حيث سجل وتيرة نمو عالية وبشكل متواصل، فقد سجل معدل نمو يقدر ب 7.8% في سنة 2008 مقابل 6.8% في سنة 2007، وقد ساهم في الثروة القومية بمعدل الخمس. وفي سنة 2009 حقق معدل نمو قدره 8.2%، و في سنة 2010 فقد 1.9 نقطة في النمو. لكن يبقى هذا النمو أقوى من نمو إجمالي الناتج الداخلي خارج المحروقات، حيث ساهم هذا القطاع بنسبة 21.9% من القيمة المضافة الإجمالية لهذه السنة، ويبقى ثاني أكبر مساهم في خلق الثروة، والأول في الانتاج خارج المحروقات.

و شهد نشاط قطاع الخدمات المسوقة للمرة الأولى منذ سنة 2007 انخفاضا إلى مستوى نمو أقل من 7%، في سنتي 2011 و 2012 حيث سجل معدل نمو 6.1%، و 6.4% على التوالي. وهي نسبة أقل من نمو إجمالي الناتج الداخلي خارج المحروقات وقد ساهم بنسبة 20.1% من إجمالي الناتج الداخلي لسنة 2012.

وفي سنة 2013 تحسن نشاط الخدمات المسوقة بشكل واضح بعد تراجعها في السنة السابقة، مسجلا بذلك أعلى نسبة نمو منذ سنة 2008، أي بارتفاع قدره 7.8% (+1.4 نقطة)، وقد ساهم نشاط الخدمات المسوقة بأكثر من النصف (56.3%) في نمو إجمالي الناتج الداخلي، كما يولد ما يقارب ربع تدفق الثروة 23.1%،

ويرجع هذا إلى ديناميكية فرع التجارة وفرع النقل اللذان ارتفعتا إلى (10.4% و 5.0%) على التوالي في هذه السنة. وقد تقلص نشاط الخدمات المسوقة في سنة 2015 و 2016 ليلبلغ 2.9% في سنة 2016 فاقتدا 2.4 نقطة مئوية، مقابل 5,3% في 2015 و 8,1% في 2014.

تمثل القيمة المضافة الجارية لهذا القطاع والمقدرة ب 4 837,8 مليار دينار، أي نسبة 27,8% من إجمالي الناتج الداخلي لسنة 2016، وساهم نموه بواقع 23,9% في نمو تدفق الثروة المنتجة (إجمالي الناتج الداخلي) في سنة 2016.

يرتبط تباطؤ وتيرة توسع نشاط هذا القطاع، أساسا بتراجع النشاط في الفرعين الرئيسيين، «النقل والاتصالات» و «التجارة» اللذان شهدا نموها انخفاضاً من 5,1% إلى 1,8% ومن 6,1% إلى 4,3%، على التوالي في سنة 2016. وهذا بسبب تجميد عدد كبير المشاريع الاقتصادية بسبب انخفاض أسعار البترول.

من خلال ما سبق يتضح جليا أن قطاع النقل يساهم بشكل كبير في الناتج الداخلي الخام، وفي تكوين الثروة.

3.3 مساهمة قطاع النقل في توفير مناصب الشغل:

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل بما تتطلبه هذه الأخيرة من جهد بشري لإنجاح مهامها. ويوضح الشكل التالي عدد مناصب الشغل التي وفرتها مشاريع النقل في الجزائر خلال الفترة (2002-2017).

الشكل 03: "مناصب الشغل للفترة (2002-2017)"



المصدر: بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2017 على الموقع الإلكتروني:

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

من خلال الشكل 03 يتضح أن قطاع النقل وفر عدد كبير من فرص العمل قدرت ب 158780 منصب شغل أي بنسبة 12.89 % من إجمالي فرص العمل التي وفرتها مختلف القطاعات الاقتصادية في الجزائر خلال الفترة 2002، حيث احتل قطاع النقل المركز الثالث بعد كل من قطاع الصناعة بنسبة 43.73 %، ثم قطاع البناء بنسبة 19.68 %. وهذا يدل على الأهمية الاقتصادية الكبيرة لهذا القطاع وقدرته على امتصاص البطالة وتوفير فرص عمل لأفراد المجتمع.

الخلاصة:

من خلال دراستنا لواقع قطاع النقل في الجزائر، وتتبع مساهمة هذا القطاع في خلق القيمة المضافة والنمو الاقتصادي والذي يعتبر أهم محددات التنمية الاقتصادية، إضافة إلى دراسة دوره في توفير مناصب الشغل توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- يلعب قطاع النقل دورا كبيرا في إحداث التنمية الاقتصادية، وتؤكد مؤشرات الاقتصاد الكلي في الجزائر على أهمية هذا القطاع في خلق الثروة وزيادة النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل بما يدعم العملية التنموية للاقتصاد الوطني.
- على الرغم من الأهمية التي أولتها الجزائر لهذا القطاع من خلال ضخها لموارد مالية ضخمة لتحديث وتطوير هذا القطاع، إلا أن هذا الأخير مازال يعاني العديد من المشاكل التي وقفت عائقا أمام تطوره.
- غياب استراتيجية واضحة للنهوض بقطاع النقل ومن هنا تبقى مساهمته في النهوض بالاقتصاد الوطني محدودة.
- التوصيات: من خلال النتائج التي توصلت لها هذه الورقة البحثية، يمكن تقديم التوصيات التالية:
- ضرورة وضع استراتيجية عقلانية وواضحة لتطوير قطاع النقل، تشرف عليها سلطة ضبط لضمان التسيير الحسن للقطاع.
- زيادة كفاءة الانفاق على قطاع النقل، للتمكن من تلبية الطلب المتزايد، وضمان مواكبة مقتضيات التحديث والتطوير في خدمات النقل بشكل عام.
- باعتبار قطاع النقل القاطرة التي تجر باقي القطاعات، ينبغي التنسيق بين مختلف وزارات هذه القطاعات لوضع مشاريع نقل تخدم مصالح كل القطاعات.

المراجع المستعملة:

- الشمري. هاشم مرزوك ، العنكي. عبد الحسين محمد ، الحسين. جعفر عبد الأمير (2014)، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ الحديثة، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان.
- المعزوي. علي عبد السلام (2006)، اقتصاديات النقل، دار السلام، مصر ، الطبعة الأولى.
- الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، بيانات التصريح- بالاستثمار (2002-2017)، على الموقع الالكتروني: www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395.
- بن جروة. حكيم، مزهودة. نور الدين (2017)، أهمية تسويق خدمات النقل الحضري العمومي في تحقيق البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة ، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، جامعة ورقلة، العدد 12.
- تقرير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، قطاع النقل، على الموقع الالكتروني: www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport.
- جعيجع. نبيلة، خرخاش. سامية (2013)، التخطيط الاستراتيجي للنقل الحضري، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في اطار التنمية الوطنية، 08/07 أكتوبر 2013، جامعة محمد بوضياف المسيلة.
- رفع التجميد على مشاريع قطاع الأشغال العمومية والنقل في 2018، على الموقع الالكتروني: www.aps.dz/ar/economie/49397-2018.
- رياض. محمد (1999)، جغرافيا النقل، دار النهضة للنشر، بيروت-لبنان، الطبعة الأولى.
- سعودي. عبد الصمد ، بلقاسم. سعودي، ولد لغواطي. سعيدة، (2017)، دور النقل السياحي في تنشيط وتفعيل القطاع السياحي بالجزائر لتحقيق التنمية، مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والادارية، جامعة خنشلة، العدد 01.
- عبده. سعيد (2005)، أسس جغرافية النقل، مكتبة أنجلو المصرية، القاهرة.
- عثماوي. سعد الدين (2005)، تنظيم وإدارة النقل: الأسس، المشكلات، الحلول، الطبعة الخامسة، دار المريح، الرياض.
- عقاري. زكرياء، بوباكور. فارس (2015)، النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة، مجلة العلوم الانسانية، جامعة بسكرة، العدد 40.
- فرج. سكتة جبهة (2014)، الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البري (النقل بالشاحنات) في العراق مع اشارة إلى محافظة البصرة، مجلة دراسات البصرة ، مركز دراسات البصرة، السنة التاسعة ، العدد 17.
- قاسمي. السعيد، سعدي. هند (2013)، النقل البري في الجزائر وانعكاساته على التنمية المستدامة، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في اطار التنمية الوطنية، 08/07 أكتوبر 2013، جامعة محمد بوضياف المسيلة.

- قرومي. حميد (2015)، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها، مجلة دفاتر اقتصادية، جامعة الجلفة، المجلد 6، العدد 01.
- كمونة. حيدر (2016)، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مقال منشور على الموقع الالكتروني: <http://almadapaper.net/sub/06-405/p19.htm>
- محمود. أحمد عبد المنصف (2001)، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، مصر.
- محمود. حامد محمود (2017)، اقتصاديات النقل واللوجستيات، دار حميثرا للنشر والترجمة، القاهرة، مصر.
- Esparcienx Jacques . (1998) , transport combiné rail-route, collection cibles, paris.
- Quinet Emil . (1982), infrastructures des transports, chotard associés, paris.
- Sohier Joël . (2003), La logistique, sur le site : www.oeconomia.net/private/cours/economieentreprise/fichedelecture/logistique.pdf, consulté le 12/08/2018 .
- Thomson JM. (1970), modern transport economic, London.