

أهمية قطاع النقل في دفع التنمية الاقتصادية

أ. خطيب سيدي محمد و أ. بلقريصات رشيد

جامعة سيدي بلعباس

مقدمة

يعتبر قطاع النقل والمواصلات من القطاعات الناهضة بالإقتصاد الوطني لما يوفره من تأمين حركة نقل الركاب والبضائع على النطاقين المحلي والدولي، وما يلعبه من دور رائد في دفع حركة الاقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى، كما يوفر هذا القطاع فرصا للاستثمار وإيجاد فرص للعمل. وتلعب البنية التحتية في مجال قطاع النقل دورا أساسيا في تعزيز نوعية حياة المواطن، حيث يعد رفع مستوى البنية التحتية عاملا حيويا للتحويل الإقتصادي والاجتماعي، إذ أن وجود بنية تحتية ذات كفاءات متميزة ومردود عال يعتبر من أهم عناصر جذب الاستثمار، لهذا يقاس جزء كبير من القوة الإقتصادية للدولة بمدى توفرها على الهياكل القاعدية (شبكة الطرقات، خطوط السكك الحديدية، الموانئ، المطارات) في مجال النقل، فنجد أن معظم الدول المتقدمة تولي أهمية كبيرة لقطاع النقل ولهايكله القاعدية؛ فعلى سبيل المثال تمثل نسبة خطوط السكك الحديدية لخمسة دول (الولايات الأمريكية، إنجلترا، روسيا، ألمانيا، فرنسا) تعتبر من القوى الإقتصادية العظمى حوالي 80% من الشبكة العالمية¹، كما تمثل أيضا مساحة الطرقات في بلجيكا 52.9% وألمانيا 29.1% وسويسرا 27.8% من إجمالي المساحة الكلية للدولة². فقطاع النقل يمثل عصب الحياة للإقتصاد في أي دولة كانت لهذا أولت الجزائر خلال العقدين الماضيين جانبا من الإهتمام لهذا القطاع الحساس وذلك ربط مختلف مناطق الوطن بالأخرى من خلال زيادة شبكة الطرق وإدخال التحسينات على الشبكات اللوجستكية، وربط مناطق الشمال بالجنوب بغية تحقيق تنمية إقتصادية إجتماعية شاملة.

فقد تم في هذا الميدان إنجاز ما يقرب عن 1900 كلم هذه الإنجازات خصصت الجنوب وبالموازاة في الشمال فماشيا مع متطلبات العصر إذ أن الطلب المتزايد على خدمات هذا القطاع

1- J.SOHIER, "La Logistique", 4édition, Vuibert, Paris, 2004, p 9.

2- ALEXANDRE .K .SAMII, "Stratégies Logistiques : Fondements-Méthodes-Application", 2édition, Dunod, Paris 2001, p106.

تحت ضغط إنجازات التنمية الاقتصادية والاجتماعية إستلزم بذل جهود ضخمة لإيجاد وسائل وطنية حديثة و إحداث هيكلية جديدة وحديثة.

وإن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة حديد والنقل على الطرق البرية والنقل المائي والنقل الجوي قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبقة في التاريخ الإنساني. ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة المجتمع من زاويتين مهمتين هما:

الأولى: تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرهم للمكان الذي يسكنون فيه وكذلك مكان العمل.

الثانية: تؤثر وسائل النقل بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وكذلك تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية. وهذا يوضح الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في دائري الإنتاج والتوزيع في المجتمع.

ومن خلال هذه الورقة البحثية سوف نتطرق إلى الإشكالية المتمثلة في أهمية قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية، وسنحاول الإجابة على التساؤلات التالية:

- ما هو دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية؟
- ما هي التحديات التي تواجه في ظل التطورات الحاصلة على المستوى العالمي؟

مفهوم النقل:

لقد عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، فهو يساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

كما عرف ALDOUS HUXLEY³ وظيفة النقل على أنها وظيفة الرجل الأكثر نبلا. لهذا ينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية، وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك، ونقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون

3- J. PONS, "Transport et Logistique", édition Hermes, Paris, 1997, p19.

فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية، لذلك فقد شهد قطاع النقل من الاهتمام والتطور ما هو بالشئ الكثير.

2- أنواع النقل :

إن توجد عدة أشكال أو أنواع للنقل يتيح للناقل إمكانية اختيار وسيلة النقل المناسبة من حيث التكلفة، والسرعة ومعايير أخرى، وذلك في ظل الأهداف المسطرة وخصائص وطبيعة كل وسيلة، وطبيعة المواد المنقولة. وتنقسم أشكال النقل حسب الوسائل المستعملة (القطارات، السيارات، الشاحنات، البواخر، الطائرات، الأنابيب) إلى النقل البري، النقل المائي، النقل الجوي وخطوط الأنابيب، لهذا يمكن أن نختار وسيلة نقل واحدة من الوسائل المذكورة أعلاه، أو نجمع بين أكثر من وسيلة نقل بما يحقق تخفيض التكلفة والسرعة في النقل، وهذا ما يعرف بالنقل المركب.

2-1- النقل البري: يشتمل النقل البري على وسيلتين تتمثل الأولى في خطوط السكك الحديدية (القطارات) التي كانت تعد محرك التنمية الاقتصادية في القرن 19 والتي تتميز بانخفاض أسعارها وقدرتها على نقل منتجات كبيرة الحجم والكمية، بالإضافة إلى قدرتها على التوقف في المحطات المختلفة، مما يساعد الناقل والمنقول إليه من تحقيق مرونة في عملية الإستلام والتسليم؛ وتستخدم هذه الوسيلة في أغلب الأحيان لنقل المنتجات المنخفضة القيمة، والتي لا يشترط لها ظروف مناخية خاصة و سرعة في النقل، لأن طول المسافات التي يمكن أن تقطعها القطارات تجعلها من أبطى الوسائل المستخدمة في النقل.

أما الوسيلة الثانية فتتمثل في السيارات والشاحنات بكل أنواعها؛ تتميز هذه الوسيلة بالمرونة الكبيرة نظراً لإمكانية التحكم في حجم الشحنة، مواعيد الشحن، مواقع ومواعيد الإستلام؛ فهي تصلح لنقل جميع أنواع المنتجات سواء كانت مواد خام، نصف مصنوعة أو تامة الصنع، إلا أنه لا ينصح باستخدامها في لمسافات طويلة لإرتفاع تكاليفها مقارنة بخطوط السكك الحديدية.

2-2- النقل المائي: يعد النقل المائي الذي ينقسم إلى النقل النهري والنقل البحري أقدم وسيلة نقل بعد الحيوان - ذكرت هذه الوسيلة في الآية 15 من سورة العنكبوت «فأنجيناه وأصحاب السفينة وجعلناه آية للعالمين»- وأهمها استخداماً في حالة السلع ذات الحجم الكبير مثل الفحم، الحديد، الصلب والحبوب؛ ويتطلب استخدام هذا الشكل من النقل وجود نقطة شحن

خاصة بالموسسة على الممر المائي نفسه، وإلا يضطر الناقل لإستخدام وسيلة نقل إضافية لهذا يعتبر استعمال هذا الشكل محدودا نسبيا، فهو لا يفضل في نقل المنتجات العالية القيمة نظرا لما تتعرض له من تلف وخسارة نتيجة العوامل المناخية.

2-3- النقل الجوي: الذي يعني النقل بواسطة الطائرات فهو يقتصر على نقل السلع العالية القيمة مثل المعدات الإلكترونية، والسلع التي يتطلب نقلها توفير ظروف خاصة وسرعة في النقل مثل الزهور والمنتجات الفلاحية الطازجة؛ ويتميز هذا الأسلوب بارتفاع تكلفته مقارنة بالوسائل الأخرى للنقل إلا أنه يضم ميزت الوقت والسرعة.

2-4- خطوط الأنابيب: يقتصر إستخدام خطوط الأنابيب على المنتجات السائلة والغازية والمتمثلة في البترول الخام والغاز الطبيعي؛ ومن المزايا التي تجعل خطوط الأنابيب منافسا للوسائل الأخرى نذكر:

- تحقيق الإستمرارية في النقل على مدار 24 ساعة دون توقف.
 - لا تتأثر هذه الأنابيب بالظروف المناخية.
 - تتميز بالأمان والسلامة في نقل المنتجات وهذا راجع لطبيعة الأنابيب.
 - تقلل هذه الوسيلة من حجم التلوث البيئي.
- لكن بالرغم من هذه المزايا، إلا أن هذه الوسيلة تعاني من بعض الصعوبات التي تزيد من تكلفتها، إذ تتطلب مواصفات قياسية في الجودة والدقة الشديدة في طرق مدها ويد عاملة ماهرة تسهر على الصيانة لمنع التسربات أو الانفجارات التي يمكن أن تحدث.
- وخلاصة لما سبق يشتمل كل شكل من أشكال النقل السابقة الذكر على مميزات اقتصادية وخدمانية يلخصها الجدول (1) تعزز من قدرتها التنافسية.

الجدول (1): مقارنة بين أنماط النقل.

المميزات الاقتصادية	السيارات	السكك الحديدية	نقل الجوي	نقل المائي	خطوط الأنابيب
التكاليف	معتدلة	منخفضة	مرتفعة	منخفضة	منخفضة
تغطية السوق	من المؤسسة إلى نقطة البيع	من جهة إلى أخرى	من جهة إلى أخرى	من جهة إلى أخرى	من جهة إلى أخرى

درجة المنافسة	مرتفعة	معتدلة	معتدلة	منخفضة	منخفضة
المواد المنقولة	كل الأنواع	ذات القيمة المنخفضة	ذات القيمة المرتفعة	ذات القيمة المنخفضة والكمية والحجم المرتفعين	ذات القيمة المنخفضة والكثافة العالية
المسافة المتوسطة المقطوعة (كلم)	850	1000	1500	2200-600	550-450
طاقة وسيلة النقل (طن)	25-10	12000-50	125-5	60000-1000	-30000 2500000
المميزات الخدمية					
مدة العبور	متوسطة	طويلة	قصيرة	طويلة	طويلة
درجة التوفر	مرتفعة	متوسطة	متوسطة	منخفضة	منخفضة
تحويلية مواعيد التسليم	ضعيفة	معتدلة	ضعيفة	من معتدلة إلى مرتفعة	ضعيفة
نسبة الخسارة والضاياع	ضعيفة	متوسطة إلى مرتفعة	ضعيفة	منخفضة إلى معتدلة	منخفضة

Source : ALEXANDRE .K .SAMII, "Stratégies Logistiques : Fondements-Méthodes-Application ", 2éd, op-cite, p 113.

3- معايير إختيار وسيلة النقل:

من أجل نقل المواد من منطقة جغرافية إلى أخرى، تتاح للمنشآت إمكانية إستعمال عدة أساليب في النقل تتم المفاضلة فيما بينها على أساس مجموعة من المعايير تتمثل في: التكلفة السرعة، المصدقية، المقدرة والقدرة على النفاذ، والتي نناقشها في النقاط التالية:

3-1- التكلفة: تعتمد المؤسسة من أجل تحديد وسيلة النقل التي تفضل استخدامها على معيار تكلفة الشحن والنقل، وهذا مع الأخذ بعين الإعتبار طبيعة المنتجات المراد نقلها والشروط التي يجب أن تتوفر في وسيلة نقل هذه المنتجات؛ وتختلف تكلفة النقل من وسيلة إلى أخرى، فمثلا يعتبر النقل الجوي أكثر أشكال النقل تكلفة في حين يمثل النقل المائي أقل الوسائل تكلفة؛ فليس من الضروري أن تكون أرخص وسيلة هي الأفضل بالنسبة للمؤسسة لأن أهداف هذه الأخيرة، وموقعها بالنسبة للسوق، ومتطلبات العملاء، وقيمة المنقولات...، تؤثر أيضا على قرار إختيار وسيلة النقل.

3-2- السرعة: تشير إلى الوقت اللازم لانتقال شحنة معينة من نقطة أو مركز الشحن إلى نقطة الوصول، فهي بهذا المعنى تشير إلى اللحظة التي تنتقل فيها حيازة السلعة من المؤسسة إلى الناقل. فالوقت اللازم لانتقال الشحنة من الأمور التي تؤثر على مستوى الخدمة والسلعة نفسها، خاصة في بعض أنواع السلع التي تتأثر بمرور الزمن، لهذا تأخذ المؤسسة بمعيار السرعة لغرض المقارنة والمفاضلة بين وسائل النقل.

3-3- المصدقية: إن مصداقية وسيلة النقل تؤثر على تكاليف المخزون وعلى علاقة المؤسسة بربائنها وبالتالي تؤثر على المبيعات وخاصة عند نفاذ السلعة من السوق قبل وصول الكميات المشحونة، فإذا كانت المؤسسة تتوقع من الناقل الالتزام بالوقت فإنها أيضا تتوقع منه المحافظة على السلعة المشحونة أثناء النقل وذلك بتوفير الظروف المناسبة لوصولها في حالة جيدة.

3-4- المقدرة: إن بعض السلع يحتاج نقلها إلى توفير ظروف معينة من حيث درجة الحرارة والرطوبة مثل اللحوم الخضرة والفواكه، ومن حيث التجهيزات والتسهيلات التي تتوافق مع طبيعة المادة المنقولة، لهذا لا بد من توفر وسيلة النقل على المعدات والظروف المطلوبة لنقل تلك المواد.

3-5- القدرة على النفاذ: إن عدم توفر المدينة على مطار يعيق استخدام النقل الجوي من طرف المؤسسة، كما أن عدم وجود خط سكة حديدية يربط بين المنتج والسوق يجبر المؤسسة على عدم التفكير في استعمال القطار كوسيلة نقل؛ وطبقا لما سبق، فإن عدم قدرة بعض الوسائل للوصول إلى مناطق معينة يعطي فرصة تنافسية للوسائل الأخرى لتمييز نفسها كونها الأكثر قدرة على النفاذ في تلك المناطق، كما أن قدرة معظم وسائل النقل على الوصول إلى مختلف المناطق يعطي للمؤسسة ميزة تنافسية في اختيار وسيلة النقل الأفضل.

4- أهمية النقل :

4-1- على مستوى الاقتصاد الوطني: يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم. إن أي قصور يحصل في قطاع النقل سيؤثر في عملية التدفق السلعي والإنتاجي ما بين المراكز الإنتاجية والاستهلاكية لها وهذا ما يؤثر في الخطط الوطنية للتنمية لذلك تهجت الدول ذات التخطيط المركزي بإيلاء هذا القطاع أهمية واضحة وكبيرة لما له من تأثير في زيادة وتيرة عملية التنمية،

وتبرز أهمية النقل على مستوى الاقتصاد الوطني من خلال ربطه المباشر ما بين القطاعات الانتاجية المختلفة وإمدادها بالمواد الأولية والأساسية في العملية الانتاجية وبذلك يعتبر عامل النقل أحد العوامل الرئيسة المرتبطة بالإنتاج إذ إن إيصال المواد الأولية إلى المصنع أو البضائع الاستهلاكية إلى المستهلك أو البذور والأسمدة إلى المزرعة لا يمكنها أن تتم بدون نظام نقل يحقق الكفاءة المناسبة في سير العملية الانتاجية من خلال تحقيق:

- السرعة.
- الأمان.
- الاقتصاد في حجم الخدمات المطلوبة.
- التكيف مع أي تغير خارجي يمكن أن يحدث.

4-2- على مستوى المنشآت الاقتصادية إن نقل البضائع من مواقع إنتاجها إلى الوسطاء أو المستهلكين يتطلب إيجاد نظام سهل وكفء للنقل باعتبار ما يحدث من اختناقات في هذه العملية له نتائج سلبية على العملية الانتاجية متمثلة بالتأخير الحاصل في وصول البضائع في أوقاتها المحددة أو ارتفاع التكاليف المتحققة على البضائع المنقولة. إن عملية اختيار الوسيلة الخاصة بالنقل تتأثر إلى حد كبير بنوع البضائع المنقولة وخصائصها إذ تعتبر الشاحنات وعربات السكك الحديدية أفضل الوسائل استخداماً لنقل معظم المنتجات إلى حد ما نسبياً وكذلك بالنسبة إلى بحاري الأتھر والبحار.

إلا إنه على أثر التطورات التكنولوجية الحاصلة في النقل خلال العقد الثاني من القرن الماضي والمتبعة باستخدام الطائرات من جهة وإدخال مفهوم اقتصاديات النقل لهذه الوسائط من جهة أخرى والتي تحدد بشكل مختصر في إيصال البضائع بالوقت والكلفة المناسبة قد أدى إلى الاهتمام بشكل كبير بالنسبة للمنشآت في اختيار الوسيلة الناقلة لبضائعها. إن أهمية النقل بالنسبة للمنشآت وعلى اختلاف أنواعها سواء كانت صناعية أم خدمية أم زراعية تتضح عندما تسعى هذه المنشآت لاستخدام الأساليب الحديثة والمتطورة في التشغيل باتجاه تخفيض كلفة الإنتاج للوحدة الواحدة مما يستلزم بالمقابل أن يدعمه توافر وسائل نقل تمكنه من الوصول إلى الأسواق في الوقت المناسب والكلفة المناسبة. كذلك تبرز أهمية النقل بالنسبة للمشروع من خلال تأثيره على مكان توطنه. نرى إن إنشاء السكك الحديدية وتقدم استخدام الشاحنات في عمليات النقل أدى إلى توطن المشروع في المكان الاقتصادي الملائم لعمليات الإنتاج دون التقيد بالمفهوم القديم بإنشاء المشاريع المختلفة قرب مجرى الماء باعتباره أفضل وسيلة للنقل وبأقل كلفة.

4-3- في توفير مناصب الشغل: 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 ملاكات بشرية كافية للايفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل شيء مهم وضروريا باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات.

4-4- في إحداث التغيير الاجتماعي: يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما. وبذلك فكلما توسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغل على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى. وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات أفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى. إن عملية التطور التكنولوجي الحاصلة في قطاع النقل والمواصلات تتطلب أن يصاحبها تغيير في نظام النقل المعمول به وهذا ما يستلزم بالمقابل أن يتم إحداث تغيير في سلوكية الفرد وعاداته باتجاه تحقيق الانسجام مع ذلك التغيير.

5- التحديات الأساسية لقطاع النقل في الدول النامية:

إن من التحديات الأساسية التي تواجه قطاع النقل وخاصة في الدول النامية نذكر: تسهيل التجارة وتشجيع الاستثمار: من خلال زيادة كفاءة قطاع النقل، ويتصدر تحسين كفاءة المرافق المتعلقة بحركة التجارة أولويات معظم هذه البلدان. وتسهم المرافق الكفوءة المتعلقة بحركة التجارة في حفز قدرة الاقتصاد على المنافسة، وتؤدي -بالتالي- إلى تعميق التكامل مع السوق العالمي. ويفضي ذلك بدوره إلى تشجيع النشاط الاقتصادي، وتشجيع الاستثمار، وخلق فرص للعمالة. إلا أن هذه الدول فقدت -على مدى السنوات القليلة الماضية- حصتها

من السوق العالمي في العديد من قطاعات الصادرات، كما أن صادراتها غير النفطية لا تمثل إلا واحداً في المائة من نسبة التجارة العالمية من هذه الصادرات. وفي حين يسهم عدد من العوامل في هذا الانخفاض، شاملة الإجراءات الجمركية المرهقة والتخليص الجمركي، فإن عدم كفاية مرافق البنية الأساسية في قطاع النقل وخدماته في العديد من هذه البلدان له أثر سلبي على تدفقات التجارة. كما أن من بين الشروط الأساسية لتسهيل حركة انتقال السلع والبضائع وخلق أنظمة كفوة للمرافق المتعلقة بحركة التجارة إتاحة البنية الأساسية بما يوسع نطاق التغطية ويتيح القدرة على الربط بين الأماكن بوسائط متعددة الأنواع، والطاقة الكافية لاستيعاب تدفقات حركة النقل، وخدمات قطع غيار وتسهيلات فعالة التكاليف.

النقل في المناطق الحضرية: تواجه العديد من المناطق الحضرية الكبيرة مشاكل متزايدة الصعوبة في قطاع النقل مع ازدياد درجة ازدحام حركة السير، وانخفاض القدرة على الانتقال، ومحدودية الموارد المتوفرة لخدمات النقل العام، وتدهور نوعية الهواء. ويشهد معظم المدن الكبرى نمواً سريعاً في الطلب على خدمات النقل، ولكن نظراً لعدم مواكبة خدمات النقل العام للطلب، فضلاً عن فرط الاعتماد على استخدام السيارات الخاصة الملكية. ويؤدي ذلك إلى تفاقم ازدحام حركة السير، وتلوث الهواء، وارتفاع التكلفة الكلية للنقل. ووفقاً لبعض التقديرات، فإن تلوث الهواء الناجم عن حركة النقل في المناطق الحضرية بالبلدان النامية يسهم في الوفاة السابقة لما يزيد على نصف مليون شخص سنوياً. ففي القاهرة أو طهران علي سبيل المثال، هناك تجاوز لإرشادات منظمة الصحة العالمية بخصوص مستويات تركيز ثاني أكسيد الكبريت، وأكسيد الأرزون، وغالباً ما تتجاوز ضعف مستويات التركيز التي تُعتبر ضارة لحياة البشر.

تحسين سبل الوصول إلى المناطق الريفية: تُعتبر خدمات النقل عاملاً حاسماً الأهمية في الوصول إلى كل من الأسواق، ومراكز الرعاية الصحية، والمدارس، والخدمات الاجتماعية والإدارية الأخرى، كما أن السكان الذين يفتقرون إلى طرق يمكن التعويل عليها في الوصول إلى حيث يرغبون هم أكثر فقراً من السكان الذين يحظون بطرق يمكن التعويل عليها. وينطبق ذلك على وجه الخصوص على المناطق الريفية النائية والبعيدة عن الطرق التي تشهد خدمات نقل آلي منتظمة. فبالنسبة للعديد من المجتمعات المحلية الريفية في الدول النامية، تُعتبر القدرة على الانتقال والسفر طوال أيام العام محدودة نظراً لسوء أوضاع شبكة الطرق في المناطق الريفية، والافتقار إلى خدمات النقل الأساسية. وحيثما توفرت الطرق الصالحة لكافة الأجواء، تصبح إتاحة

خدمات النقل - في غالب الأمر - أمراً ممكناً، ولو بتكلفة أكبر. فنسبة سكان المناطق الريفية في اليمن ممن يعيشون في حدود مسافة كيلومترين من الطرق الصالحة لكافة الأغراض لا تتجاوز 22 في المائة، وعليه، تُعتبر سبل الوصول إلى تلك المناطق منخفضة. ومن ناحية أخرى، فإن سبل الوصول في المملكة المغربية تُعتبر أفضل حالاً، إذ أن حوالي 45 في المائة من سكان المناطق الريفية يعيشون على مسافة في حدود كيلومتر واحد من طرق صالحة لكافة الأجواء المناخية. ومن نتائج تحسين القدرة على الانتقال تخفيض عدد الفقراء في المناطق الريفية، وذلك من خلال تسهيل القدرة على الوصول إلى الأسواق والخدمات.

تدعيم الشراكات بين القطاعين العام والخاص: عملت معظم البلدان على تشجيع مشاركة القطاع الخاص في تطوير مرافق وخدمات البنية الأساسية. ففي عام 1997، بلغت تدفقات استثمارات القطاع الخاص إلى كافة مشروعات البنية الأساسية في مختلف أرجاء منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ذروتها عند حوالي 5.7 بليون دولار، ولكنها بدأت منذ ذلك التاريخ هبوطاً مطرداً. وعلى الرغم من أن السنوات الأخيرة شهدت انخفاضاً سريعاً في مستوى مشاركة القطاع الخاص في تقديم خدمات البنية الأساسية، فإن الحاجة إلى بناء طاقة استيعابية إضافية في الموانئ والمطارات، وتوسيع وصيانة شبكات الطرق استمرت في النمو، وما زال أمام القطاع الخاص دور هام يلعبه. ويبقى هذا التحدي متمثلاً في: تحديد القيود الرئيسية، ومساندة واضعي السياسات على بناء أطر مواتية للاستثمار، وتطوير معاملات جيدة التنظيم لتحسين ملاءمتها مع الإطار الاقتصادي والسياسي للبلدان النامية.

السلامة على الطرق: من شأن عدم كفاية شبكات الطرق داخل المدن وفيما بينها، وضعف تطبيق اللوائح التنظيمية الخاصة بحركة السير والنقل، وجوانب النقص في بحالي الإعلام والتوعية بعوامل السلامة، الإسهام في ضعف السلامة على الطرق في بعض البلدان. ففي عام 2003، بلغ متوسط معدل الوفيات بسبب حوادث السير على الطرق في الأردن حوالي 18 حالة وفاة لكل 10,000 سيارة، بينما بلغ هذا الرقم في إيران حوالي 45 حالة وفاة لكل 10,000 سيارة في عام 2002، أو عشرين مثلاً للمتوسط السائد في البلدان الصناعية. وهناك حاجة لوضع خطط ملائمة على الصعيد الوطني للسلامة على الطرق وتطبيقها باستمرار، ومن شأن مثل هذه الخطط إحداث تكامل بين التحسينات المؤسسية والتنظيمية والمادية.

التقليل من التلوث البيئي: في كل أنحاء الكوكب، إزداد استخدام السيارات إزداداً هائلاً خلال

العقود الثلاثة الماضية. وكان لتنامي نشاطات النقل في العالم فوائد هامة بالنسبة إلى الكثير من الأشخاص، لكنه ألحق أيضاً أضراراً ومشاكل بالغة كالتلوث والحوادث والضجيج والازدحام بالإضافة إلى مشاكل اجتماعية واقتصادية أخرى. ومن المعروف والشائع أن وسائل النقل تؤدي إلى انبعاث كميات كبيرة من الغازات الخطرة وملوثات أخرى؛ مساهمة في إفساد نوعية الهواء واحتمال تغيير المناخ وهطول المطر الحامضي وتوليد الضباب الدخاني في المدن. إن الانبعاثات هي من الأسباب المحتملة لمرض السرطان إذا ما تم التعرض لها بشكل مزمن، كما تؤدي إلى أمراض الجهاز التنفسي وعوارض أخرى. من جهة أخرى، يزيد الاعتماد على السيارات من تكاليف النقل واستهلاك الموارد كما يتطلب استثمارات مالية ضخمة لشق الطرق وإقامة مواقف السيارات، ويزيد من زحمة السير ومخاطر الطرق والتأثيرات السلبية على البيئة؛ ناهيك عن التكاليف الطبية الباهظة الناتجة عن حوادث السير، بالإضافة إلى الأمراض التنفسية الناتجة عن التلوث.

6- مؤشرات إحصائية لقطاع النقل في الجزائر:

عرفت الهياكل القاعدية في الجزائر تطوراً نوعياً وكمياً، حيث تم إنجاز مشاريع في مختلف جهات الوطن هذا لإحداث تنمية شاملة. غير أنه في السنوات الأخيرة كان إنجاز المشاريع في هذا القطاع ضعيفاً مقارنة بالسنوات السابقة هذا بسبب الأزمة الاقتصادية التي كانت منها الجزائر منذ سنة 1986 والتي أدت إلى نقص التمويلات اللازمة لإنجاز مختلف شبكات الطرقات. **شبكة الطرقات:** تعتبر شبكة الطرقات في الجزائر من أهم الشبكات على مستوى المغرب العربي الكبير من حيث الكم فهي تساهم بفعالية في التنمية الاقتصادية باعتبارها أكثر استعمالاً مقارنة بالهياكل القاعدية الأخرى لكونها أقل تعقيداً ولا تتطلب لا إلى تقنيات عالية ولا إلى أموال باهظة كما هو الشأن بالنسبة للمطارات والموانئ. يمكننا تصنيف شبكة الطرقات -جدول 01 أدناه- إلى ثلاثة أصناف: وطنية، ولائية وبلدية.

تطور شبكة الطرق في الجزائر خلال الفترة ما بين 1988-1992 (الوحدة كلم)

	1988م	1989م	1990م	1991م	1992م
الطرق الوطنية	25520	26094	25823	26179	26029
الطرق الولائية	21149	21748	22176	22132	22626
الطرق البلدية	42506	40301	42032	47193	48511

المصدر : الديوان الوطني للإحصائيات نشرة 1994 لتنتائج سنة 1992 ص 248-250

- من الجدول أعلاه يتضح أ، شبكة الطرقات باختلافها تعرف تذبذبا بين الارتفاع والانخفاض حسب السنوات فقد عرفت الطرق الوطنية ارتفاعا ما بين سنتي 1988-1989 بمعدل 8.30% ثم إنخفضت سنة 1990 بنسبة 7.20% كذلك الأمر بالنسبة للطرق الولائية والبلدية التي عرفت هي الأخرى إنخفاض سنة 1989 مقارنة بالنسبة الفارطة بمعدل 8.5% ثم عادت للارتفاع سنة 1992م وهذا الارتفاع والانخفاض يرجع إلى ما يلي:
- فتح طرق جديدة خاصة البلدية منها لقلّة تكلفتها مقارنة مع الأخرى .
 - تحويل الطرق البلدية إلى ولائية والولائية إلى وطنية .
 - إصلاح بغض الطرق الغير مستعملة.
- المنشآت القاعدية للسكك الحديدية: يمكن للسكك الحديدية أن تقدم حلا نهائيا لمسألة نقل البضائع بين مختلف مناطق الوطن لذلك حظي هذا القطاع باهتمام خاص في كل المخططات التنموية ومن جملة هذه المخططات المخطط الوطني لسنة 1991 الذي عمل تحقيق مايلي:
- إعادة هيكلة شبكة السكك الحديدية تحسين نظام التأمين على حوادث القطارات.
 - تجديد الخطوط القديمة.
 - إنشاء تفرعات خاصة بهدف تأمين المواصلات وتوفيرها للمناطق المحرومة.
 - وسعيا لتحقيق ماسبق فقد خصص للمخطط غلاف مالي قدره 6 مليار دينار مقابل 3.8 مليار دينار الذي برمج في البداية وهذا الارتفاع يرجع بالدرجة الأولى إلى ارتفاع معدل الصرف.
- الهياكل القاعدية للمطارات: تعرف المطارات كثافة في نشاطها وزيادة مستمرة في الطلب على خدماتها هذا باعتبارها الركيزة الأساسية للنقل الجوي فارتفاع الطلب على النقل الجوي يؤدي إلى تطوير المطارات وزيادة عددها تلبية لحاجتها.
- لقد أولت الدولة أهمية كبيرة لقطاع الملاحة الجوية حيث سعت إلى تطوير المطارات وتحديثها كذلك فتح مطارات جديدة كما أعدت برامج خاصة عبر مختلف مخططاتها الإنمائية من أجل تطوير وتحسين الهياكل القاعدية للمطارات فقد تم تسجيل تطورات في النقل الجوي خلال الفترة الممتدة ما بين سنتي 1980-1984 أهمها تحقيق معدل نمو حركة المسافرين قدره 30% بالمناطق الجنوبية وهذا بفعل تسهيلات السياسية التعريفية أنا ذاك أما عن المشاكل التي تعاني منها الملاحة الجوية فهي كمايلي:

4- Abdelhamid Brahimi, L'economie Algérienne, OPU, 05/1991, p37.

- تجهيزات ووسائل الملاحة الجوية والأمن لا تتماشى ومتطلبات تطوير النقل الجوي.
- إفتقار المخططات النهائية لأدنى خدمات هذا القطاع.
- نقص الإصلاحات للمدارج والمساحات المخصصة للحركة.

7- نماذج عن مشاريع تنموية تتعلق بقطاع النقل في الدول النامية:

مشروع ممر تنمية مدينة عمان (الأردن): للمحافظة على تدفقات التجارة القائمة وزيادتها، وتحسين الربط بين الطرق السريعة الرئيسية في منطقة عمان وضواحيها، وللاستفادة من المنافع المستقبلية الممكنة لزيادة إيرادات رسوم العبور وآفاق خلق فرص عمل جديدة، يسعى هذا المشروع إلى تحسين البنية الأساسية ومرافق وخدمات النقل في الأردن من أجل إتاحة خدمات تجارة ونقل عصرية تتسم بالكفاءة والقدرة على المنافسة. وتمثل الأهداف الإنمائية الأساسية في تعزيز دور الأردن كمركز إقليمي للتجارة والخدمات، وإتاحة إمكانية الحصول على أراضي بأسعار مقدور عليها لأغراض الاستثمار المنتج والتنمية، وذلك من خلال إنشاء المرحلة الأولى من طريق عمان الدائري، ونقل مستودع جمارك عمان بالتزامن مع تطوير مرفأ بري عصري يتسم بالكفاءة لإتاحة الخدمات اللوجستية.

مشروع تطوير النقل في المدن (لبنان): لمساعدة منطقة بيروت وضواحيها على مواجهة المشاكل والتحديات المتنوعة للنقل بطريقة تتسم بفعالية التكاليف وقابلية الاستمرار بطريقة تراعي الاعتبارات الاجتماعية، يركز هذا المشروع على إقامة مؤسسات حيوية وإتاحة الموارد التمويلية لتحسين مرافق البنية الأساسية الحاسمة الأهمية في كافة أنحاء منطقة بيروت وضواحيها. ومن شأن هذه الاستثمارات إتاحة الأسس اللازمة لتطوير نظام نقل كفؤ في المستقبل لهذه المدينة وضواحيها. وسيؤدي دعم إقامة هيئة لإدارة حركة المرور، وتركيب إشارات مرورية، وتحسين تخطيط كافة التقاطعات الحيوية (يصل عددها إلى 200 تقاطع) إلى تحسين إدارة حركة المرور. كما ستعزز حركة المرور في سبعة محرات رئيسية من خلال تمويل إنشاء مرافق فصل متعددة الاتجاهات والارتفاعات والمستويات في ستة عشر تقاطعاً شديدة الازدحام في حركة المرور. وأخيراً، سيتعزز تخطيط النقل من خلال وضع استراتيجية متكاملة لتطوير النقل في المناطق الحضرية، وبناء القدرات في بحالي وضع لوائح وتنظيم خدمات النقل العام.

مشروع الطرق في المناطق الريفية (المملكة المغربية): نظراً لأن حوالي 19 في المائة من إجمالي السكان يعيشون تحت خط الفقر في المملكة المغربية، وحيث يسكن ثلثا هؤلاء الفقراء في مناطق ريفية، تتمثل أولوية الحكومة المغربية بصفة عامة في تحسين أوضاع سكان المناطق الريفية من خلال زيادة قدراتهم على الحصول على خدمات البنية الأساسية والخدمات الاجتماعية. وتدعو الاستراتيجية التي تتبناها المملكة المغربية إلى زيادة قدرة سكان الريف على الوصول إلى الطرق الملائمة لكافة الأجواء المناخية، والتي تعتبر قليلة العدد في الوقت الحالي حيث لا يعيش إلا حوالي 45 في المائة من سكان المناطق الريفية في المملكة المغربية بالقرب من طرق يمكن المرور فيها طيلة أيام السنة. وعلاوة على ذلك، تُعتبر كثافة وتنوعية شبكة الطرق المغربية منخفضة. فنصف شبكة الطرق تقريباً غير معبدة، فضلاً عن أنه يتعذر المرور على الكثير من الطرق خلال فترة تتراوح ما بين ثلاثين إلى ستين يوماً من أيام السنة بسبب شدة سوء الأحوال الجوية. وفي المناطق الريفية حيث تتسم أوضاع الطرق بالضعف بصفة عامة، تقتصر خدمات النقل في غالب الأمر على الخدمات الأساسية للباصات التي تمر بمواقع مرة أو مرتين يومياً أو على العربات الجيب (ذات دفع رباعي) التي تسلك طرقاً أكثر وعورة. وحيثما تتحسن الطرق، تتيح شركات النقل خدمات أفضل نوعية وأكثر تواتراً باستخدام مركبات أصغر حجماً، وغالباً ما تكون سيارات الأجرة للركوب المشترك (التاكسي). ويساند هذا المشروع هدف الحكومة الرامي إلى زيادة مستوى الوصول إلى الطرق لسكان الريف من خلال تطوير برنامج وطني لتحسينات الطرق.

مشروع تطوير المطارات (مصر): شهدت السنوات الأخيرة تدهوراً على مستوى العالم في تمويل مشروعات البنية الأساسية المعقدة في قطاع النقل. وفي نفس الوقت، لا تزال هناك حاجة متزايدة إلى تطوير طاقة استيعابية جديدة في المطارات والموانئ والطرق. ونظراً لمواجهة القيود في الطاقة الاستيعابية في اثنين من مطارهما الرئيسية، والرغبة في الاستفادة من إمكانات مطار القاهرة الدولي كمركز رئيسي إقليمي لحركة المسافرين والشحن، لجأت الحكومة المصرية إلى البنك الدولي طلباً للمساعدة. ووفقاً لمشروع تطوير المطارات، سيجري إنشاء محطتين جديدتين للركاب في مطاري القاهرة وشرم الشيخ، وذلك بهدف القضاء على القيود المعوقة في الطاقة الاستيعابية، وهو ما يؤدي بدوره إلى تشجيع النمو الاقتصادي. وفي حين تقوم الحكومة المصرية بتمويل محطتي الركاب الجديدتين، فسيُعهد بإدارة وتشغيل مطاري القاهرة وشرم الشيخ إلى

شركتي تشغيل خاصتين فور انتهاء أشغال الإنشاءات. وسيتناول هذا المشروع أيضاً المسائل الخاصة بنظام إدارة قطاع المطارات، بما في ذلك الفصل بين السياسات والوظائف التنظيمية والتشغيلية، وتشجيع السياسات لتعزيز مناخ الاستثمار، واجتذاب استثمارات خاصة، وتشجيع المنافسة.

خاتمة :

تتيح مرافق وخدمات البنية الأساسية في قطاع النقل القدرة للناس على الوصول إلى أعمالهم، وإلى الأسواق، وأماكن الحصول على خدمات الرعاية الصحية، والتعليم، والخدمات الاجتماعية الأخرى. وهي تشكل في العادة ما بين خمسة إلى ثمانية في المائة من إجمالي العمالة، كما تسهم بنسبة تتراوح ما بين أربعة إلى سبعة في المائة من إجمالي الناتج المحلي. ويلعب قطاع النقل دوراً جوهرياً في كافة الدول، وذلك فيما يتعلق بربط هذه الدول مع شركائها في التجارة الخارجية. ومع ازدياد مستوى الطلب على خدمات قطاع النقل، تعرضت الطرق والمطارات والموانئ إلى العمل بأكثر من طاقتها، مما وضع قيوداً على النمو الاقتصادي وتخفيض أعداد الفقراء. ويؤدي ضعف أداء الأصول العاملة إلى زيادة التكاليف التشغيلية، بينما يفضي عدم كفاية أنظمة شبكات النقل في المناطق الحضرية إلى تفاقم ازدحام حركة السير، وتلوث الهواء، والحد من القدرة على الانتقال، فضلاً عن ارتفاع تكلفة النقل العام. فالحاجة واحدة في كافة الدول النامية لصيانة وتحديث مرافق البنية الأساسية في قطاع النقل، ولذا ينبغي على حكومات هذه البلدان إيجاد سبل لتمويل التحسينات اللازمة.

المراجع:

- J.SOHIER, "La Logistique", 4édition, Vuibert, Paris, 2004.
- ALEXANDRE .K .SAMII, "Stratégies Logistiques : Fondements-Méthodes-Application", 2édition, Dunod, Paris 2001.
- J. PONS, "Transport et Logistique", édition Hermes, Paris, 1997.
- الديوان الوطني للإحصائيات نشرة 1994 لنتائج سنة 1992.
- Abdelhamid Brahimi, L'economie Algérienne, OPU, 05/1991.