

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي المركز الجامعي – نور البشير – البيض



معهد العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية.

السنة الثانية ماستر LMD

قسم: علوم التسيير

تخصص: إدارة مالية

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر

دور قطاع الخدمات في الاقتصاد دراسة حالة قطاع النقل في الجزائر

2 أكاديمي بعنوان :

تحت إشراف الأستاذة :

بكريتي نصيرة

من إعداد الطالبتين :

- غريبي حليلة الهام
- خديم حليلة سعدية

الموسم الجامعي 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ
الرَّحِيمِ

الاهداء والشكر

التشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم

«ربي أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه
وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين»

صدق الله العظيم

سورة النمل

,الآية9

قبل كل شيء نشكر الله عز وجل الذي رزقنا من العلم ما لم نكن نعلم وأعطانا القوة و ما
نحتاجه
للوصول إلى هذا المستوى وإتمام عملنا المتواضع . وما التوفيق إلا بالله . ونصلي ونسلم على
خاتم الأنبياء والمرسلين صاحب الخلق العظيم محمد صلى الله عليه وسلم , وبعد :

إنه لمن الاعتراف بالجميل أن نزف تحية شكر وعرف لكل من أعطانا يد المساعدة في إنجاز
هذا البحث ونخص بالذكر الأستاذة بكريتي نصيرة التي تفضلت بالإشراف على هذا
البحث فلها جزيل الشكر على المجهودات التي بذلتها في إشرافها على مراحل البحث ولها
منا كل التقدير والاحترام.

وشكر خاص إلى جميع موظفي مديرية النقل فرع البيض وعلى رؤسهم الدكتور باقي
ناصر الله وفرع تيارت

إلى جميع من كان عوناً لنا في إنجاز بحثنا هذا. من قريب أو من بعيد

الاهداء

بسم الله الرحمن الرحيم : "قل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون " .

صدق الله العظيم .

بعد بإسم الله أشكر الله العظيم الذي وهبني قدرة العلم ووفقتني في إتمام هذا العمل .
إلى رمز الهيبة و الوقارإلى من يرتعش قلبي إلى ذكره إلى من أحمل إسمه بكل
إفتخار.

الى روح

أبي الطاهرة أسكنه الله فسيح جنانه.

إلى من كافئني الله بوجودها ... إلى مصدر الحنان... إلى من تألمت و ذاقت مرار لأجلي...

إلى الجميلة أمي .

إلى ذرع الذي به أحتميإلى من يمسك ب يدي كل ما وقعت.. الى سندي ف حياة

الى زوجي العزيز

الى رفيقة وحشتي ... أختي (جيهان) إلى إخوتي محمد ... ناصر... عبد الرحمان ...

الى عائلتي الثانية... أمي .. و أختي صارة. أخي بوجمعة و زوجته إلى إبني توفيق
و إبنتي سيرين .

إلى من رافقتني ف الدراسة... حليلة الى رفيقات دربي : عبير... موني... عمارية...
نصيرة ... وزهيرة

..الى كل من ذكرهم قلبي... و نسيهم

غريبي حليلة إلهام.

الاهداء

بسم الله الكريم الحنان ذو الفضل العظيم. والصلاة والسلام على محمد صلى الله عليه وسلم

إلى الشمعة التي أحرقت نفسها لتضيء طريقي و التي تمثل البداية والنهاية لكل فرحة في حياتي أُمي الغالية.

إلى من كان يغرق ويطفو في بحر الحياة ،يقاوم ويقاوم من أجل أن يضع مصيري من أجل حياة

بينها لي كما أريد أبي الحنون .إليكما يا منبع الحنان أُمي وأبي
إلى زوجة أبي التي كانت ولا تزال أم ثانية وأخت مرشدة تدعمني بالقليل والكثير في سبيل تفوقي

إلى كل إخوتي وزوجاتهم محمد واحمد ومصطفى وعبد الله و عبد الرحمان . و عائشة
وجميلة . وأبناء إخوتي همام إيمان سيف الدين خلود والياس و عبد البارئ وبن عامر
وبهاء و عبد القادر و أسينات ولجين وتسليم وأمير ومرضى والى جميع الأهل والأقارب
إلى كل صديقاتي عائشة و نادية و زهرة و حفيظة و زهرة وبشرى و شيماء وسهام و مروي
وإيمان وفوزية

ومسعودة وحنان وفلة ونادية
واخص الذكر إلى من شاركتني مشقة هذا العمل غريبي حليلة الهام
إلى كل من حمل لي ذرة ود ومحبة في قلبه وابتسم في وجهي

واختم إهدائي دون أن أنسى اعز شخصين وهما ابن أختي عبد الحق الذي كان بمثابة أخ
وسند لي دائما وأختي قرة عيني آمنة التي كانت الأخت والصديقة والرفيقة الدائمة رحمهم الله
وأسكنهم اللهم فسيح جناته

حليلة سعدية خديم

الفهرس.

ا	مقدمة عامة
ب	إشكالية البحث
ب	أسئلة فرعية
ب	الفرضيات
ب	الهدف من الدراسة
ج	حدود الدراسة
ج	المنهج الدراسة
ج	الدراسات السابقة
د-هـ	هيكل الدراسة
	الفصل الأول تأثير قطاع الخدمات على الاقتصاد
7	تمهيد
8	1- ماهية الخدمات
8	1-1 - قطاع الخدمات
8	1-1-1- تطور مفهوم الخدمات
8	• عند الفكر الكلاسيكي
8	• عند الفكر المعاصر
9	1-1-2- تعريف الخدمات
9	تعريف Zeitaml.Bither :
10	تعريف RUSS
10	تعريف صندوق النقد الدولي
10	1-2- خصائص الخدمات وتصنيفاتها
10	1-2-1 الخصائص
10	• غير ملموسة
10	• غير قابلة لتخزن
10	• غير قابلة للإصلاح
10	• عدم فصل الخدمة عن مقدمها
11	• ليس لها حدود جغرافية
11	• الخدمات غير متجانسة
11	• غير قابلة للفحص
11	• تتقلب وفقا للعوامل الموسمية والدورية
11	• عرضها عملية مرنة
11	• تظهر وتزول خلال فترة زمنية معينة

11	2-2-1- التصنيفات
11	• وفقا لمعيار حادثة الاستهلاك
12	• وفقا لمعيار نوع الخدمة
12	• وفقا للمحتوى التكنولوجي في إنتاجها
12	• تصنيف الخدمات في التجارة الدولية
13	• تصنيف كوتلر 1997
13	1-3-1- تحرير التجارة الدولية للخدمات
13	1-3-1- تعريف تحرير التجارة في الخدمات
14	1-3-2- أهداف تحرير تجارة الخدمات
16	2- اقتصاد الخدمات كمحرك للتنمية
16	2-1- أهمية قطاع الخدمات
16	1-1-2- مساهمة قطاع الخدمات في مناصب الشغل والتنمية الاقتصادية
16	• مناصب الشغل
18	• التنمية الاقتصادية
19	2-1-2- مساهمة قطاع الخدمات في القيمة المضافة
22	2-1-3- مساهمة قطاع الخدمات في الاستثمارات وكثافة رأس المال
23	2-2- دور قطاع الخدمات (أرقام وإحصائيات)
23	2-2-1- في أوروبا واسيا
23	• دور قطاع الخدمات في أوروبا
24	• دور قطاع الخدمات في أسيا
25	2-2-2- في إفريقيا والأمريكيتين
25	• دور قطاع الخدمات في إفريقيا
26	• دور قطاع الخدمات في الأمريكيتين
27	2-2-3- في الدول العربية
27	• دور قطاع الخدمات في الدول العربية
28	2-3- اقتصاد الخدمات
28	2-3-1- الخدمات المالية والسياحية
29	2-3-2- الخدمات الصحية والتعليمية
30	خلاصة الفصل الأول
50-32	الفصل الثاني : قطاع النقل في الجزائر
32	تمهيد
32	1- مقومات وخصائص قطاع النقل
32	1-1- تعريف النقل وعناصره
32	1-1-1- تعريف النقل
35	1-1-2- عناصر النقل
37	1-1-3- أنواع النقل

38	• النقل البري
38	• النقل المائي (البحري) والجوي
39	1-2-أسباب النقل ودوافعه
39	1-2-1- الدوافع الرئيسية
39	1-2-2-الدوافع السياسية
40	1-2-3-الدوافع الدينية
40	1-3-التأثيرات الاقتصادية للنقل
40	1-3-1- الأهمية الاقتصادية للنقل
41	1-3-2- مساهمة وسائل النقل في التطوير الاقتصادي
42	1-3-3- مكانة النقل الاقتصادية
43	2- جهود تطوير قطاع النقل
43	2-1-قطاع الأشغال العمومية
43	2-1-1- إنشاء شبكات عصرية
44	2-1-2- الحفاظ على شبكة الطرقات وصيانتها
44	2-1-3-تحسين ميزات المطارات والموانئ
44	2-2-قطاع النقل
44	2-2-1- شبكة السكة الحديدية
44	2-2-2- ميٹرو العاصمة
46	2-2-3-انجاز سكك في المدن الكبرى
47	2-3- تكاليف انجاز مشروع نقل
47	2-3-1-مشاريع صيانة الطرقات
47	2-3-2- مشروع الميترو
47	2-3-3- مشاريع السكك الحديدية والمطارات والموانئ
50	خلاصة الفصل الثاني
52-68.	الفصل الثالث : دراسة تقييمية لقطاع النقل .
52	تمهيد
53	3- تطور قطاع النقل في الجزائر
53	1-1-تطور حركة النقل البري
53	1-1-1- خاصية النقل البري
54	1-1-2- تطور نقل المسافرين عبر عربات السكك الحديدية
55	1-1-3- تطور عدد المسافرين عبر الطرق البرية باستعمال الحافلات
56	1-2-تطور حركة النقل الجوي
56	1-2-1-خاصية النقل الجوي
57	1-2-2-تطور حركة المسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية
57	1-2-3- النقل الجوي
58	1-3- تطور حركة النقل البحري

58	1-3-1- خاصية النقل البحري
58	1-3-2- تطور حركة المسافرين على الخطوط الداخلية عبر الموانئ
59	1-3-3- تطور حركة المسافرين على الخطوط الجوية عبر موانئ في الجزائر
62	2- مساهمة قطاع النقل في النمو الاقتصادي الجزائري
62	2-1- الناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل في الجزائر
64	2-2- مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام
65	• مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في نمو إجمالي الناتج الداخلي
66	2-3- مساهمة قطاع النقل في توفير مناصب شغل
68	خلاصة الفصل الثالث
71-70	خاتمة عامة
72	قائمة المراجع

قائمة الجداول :

الرقم	العنوان	الصفحة
01	عدد الموظفين حسب القطاعات	16
02	معدل نمو القطاعات	18
03	اجمالي القيمة المضافة حسب القطاعات بالاسعار الجارية	19
04	ترتيب 5 دول اوروبية من حيث ناتج الخدمات	21
05	ترتيب 5 دول اسيوية من حيث ناتج الخدمات	23
06	ترتيب دول افريقيا من حيث ناتج الخدمات	24
07	ترتيب دول الامريكيتين من حيث ناتج الخدمات	25
08	ترتيب الدول العربية من حيث ناتج الخدمات	26
09	القيمة المالية لبعض المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار (2002-2017)	27
10	تطوير عدد عربات السكك الحديدية وعدد المسافرين فيها (2013-2016)	48
11	تطوير نقل المسافرين عبر عربات السكك الحديدية	45
12	تطوير حركة المسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية	55
13	تطوير حركة المسافرين على الخطوط الداخلية عبر الموانئ	57
14	تطوير حركة المسافرين على الخطوط الدولية عبر الموانئ	59
15	الناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل	63

16	القيمة المضافة لقطاع النقل	64
----	----------------------------	----

قائمة الاشكال :

الرقم	العنوان	الصفحة
1	نصيب تجارة الخدمات من الناتج المحلي لبعض الدول خلال فترة 2010- 2013	21
2	مناصب الشغل 2002-2017	67

مقدمة عامة

يحتل النقل مكانة بين مجموعة القطاعات الموجودة داخل أي دولة لأنه نشاط يضمن حمل الأشخاص من موضع آخر ، بالوسائل المتباينة من نوع و سرعة وسعة ، وذلك لتعظيم المنافع الزمانية و المكانية، مايستوجب على مؤسسات النقل العامة و الخاصة الاهتمام الأكثر بالأنشطة الاقتصادية التي تضمن استثمار نشاطات القطاع ، و ان قطاع النقل يتمتع بمنافسة شديدة وذلك لوجود وسائل نقل مختلفة ، والتي تشكل جزءا مهما في الحياة المعاصرة وتحقق نوعا من التنويع الاقتصادي ، فمن خلالها يقاس مستوى تحضر الدولة لان قطاع النقل مسؤول عم تنشيط حركة الحياة فيها بكافة الابعاد الاقتصادية.

ومما لاشك فيه ان النقل هو احد العناصر الاساسية المعتمدة كمؤشر لقياس مستوى انتعاش الاقتصاد السريع في اي دولة ، حيث من الصعب قيام عملية البناء و التنمية في مكان دون النقل ، ومن هنا ادركت الدولة المتطورة و التي على طريق التطور ان النقل هو اساس سليم لمواجهة الاحتياجات المتنامية لهذا القطاع على ضوء امكاناتها المتاحة.

وفي هذا الاطار ، قامت الجزائر باعداد مخططات تنموية من اهدافها الرئيسية الانطلاق في مشاريع تنوية كبرى لبناء منشآت قاعدية جديدة و تطوير البنية التحتية الموجودة ، كما تم تسجيل انطلاق مشاريع الطريق منها المشروع الكبير السيار شرق-غرب ، ومشاريع تحديث و توسيع الطرقات ليومنا هذا و مشاريع السكك الحديدية التي يتم اتمامها لحد اليوم و مشروع الميترو ، و مشاريع تطوير الموانئ البحرية و المطارات ، اضافة الى مشاريع المسجلة ف البرامج الخاصة بمناطق الهضاب و الجنوب.

وكون الاقتصاد من مقومات الدولة و اساس تطورها و ازدهارها ، الذي يعد من اكثر القطاعات الخدمية اعتمادا على قطاع النقل فان اي تطوير يطرأ على هذا الاخير يواكبه حتما تطوير مماثل في المجال الاقتصادي ، هنا نسجل ان الدولة تعتمد على قطاع النقل الذي هو مورد مهم للناتج الاقتصادي المحلي، وعليه فان دراسة مفاصل عملية النقل من الناحية الاقتصادية يصبح أمر ضروريا و هاما ، و انطلاقا من هنا جاء البحث لاثبات أهمية قطاع النقل في اقتصاد الجزائر و معرفة واقع قطاع النقل عامة و مختلف الانجازات التي عرفتها مع تحديد الصلة القائمة بينهما .

اشكالية البحث :

ان قطاع النقل يقوم بدور ريادي و اساسي في اقتصاديات الدولة الحديثة ، كونه من المنشآت القاعدية الاساسية التي تعتمد عليها هذه الدولة في تحقيق التقدم في مختلف المجالات الحياة ، كما ان الحديث عن الاقتصاد و متطلبات تنمية هذا الاقتصاد يرتبط ارتباطا وثيقا بالبنية التحتية التي من الضروري ان تكون داعمة و بشكل فعال للاقتصاد ، ان الاهتمام ب القطاع النقل في هذا الجانب ملازم للاهتمام بقطاع الاقتصادي ، لانه لايمكن ان يزدهر للاقتصاد

دون او في غياب قطاع النقل المتطور ، اذ ان هذا الاخير عصب رئيسي للتنمية الاقتصادية في اي منطقة كانت ، من هنا يمكن صياغة اشكالية الرئيسية في السؤال التالي :

هل النقل في الجزائر له أهمية في تطوير قطاع الاقتصادي ؟

ويمكن تجزئة الاشكالية الرئيسية الى اسئلة فرعية كما يلي :

- ما مفهوم قطاع النقل ، وما هي أهميته في الاقتصاد العالمي؟
- ماهو النقل في الجزائر؟
- ما واقع قطاع النقل في الجزائر و ما دوره في التنمية الاقتصادية؟

الفرضيات :

-يساهم قطاع النقل في اقتصاديات الدولة كما يساهم النقل في تنمية الحركة الاقتصادية .

-يرتقب ان يلعب تطوير قطاع النقل في الجزائر دورا كبيرا في اقتصاد الدولة.

الهدف من الدراسة :

إن توجه معظم الاقتصاديين نحو إقتصاد الخدمات ، جعل الاهتمام بشكل مستمر بتطور المنشآت الأساسية في عمل قطاع الخدمات ومن بينها قطاع النقل ، وعلى إعتبار ان هذا القطاع (النقل) الذي يعد من أهم القطاعات المؤثرة في القطاع الاقتصادي ، فإن أي تطور في هذا القطاع لابد أن يؤثر في عمل كافة القطاعات و تطورها والتي نخص منها الذكر القطاع الاقتصادي.

ومن هنا تتضح أهمية هذه الدراسة والتي يمكن تلخيصها في النقاط الآتية :

-تشخيص قطاع النقل لمعرفة وضعيته ومدى قدرته على تلبية الحاجيات المتزايدة لمختلف القطاعات و بشكل خاصة قطاع الاقتصاد .

-قلة البحوث و الدراسات التي تناولت قطاعي النقل و الاقتصاد معا.

-سعي الجزائر لتطوير من قطاع الاقتصاد عن طريق قطاع النقل .

حدود الدراسة :

تتناول هذه الدراسة قطاع النقل و تأثيره على قطاع الإقتصاد في الجزائر ، وقد تم إختيار العام 2003 كبداية للدراسة نظرا لأن هذه السنة تميزت بظهور بؤادر الفعلي التطبيقي لمشاريع سنة 1999 على مستوى المؤسسات الرسمية و شروع السلطات العمومية في الإهتمام بإنعاش الإقتصاد الوطني مع خروج الدولة من العشرية السوداء و بعد إتفاقية الوئام

التي عقدت في 13 يوليو سنة 1999 التي كان القصد منها النهوض بالبلاد والتي تم تطبيق الإستقرار السياسي حتى بعد 2001 ، وهذا ما كان يتطلب إستراتيجية تنموية واعدة مصحوبة بالإستثمارات عمومية كبيرة تسمح بتأهيل و تطوير المنشآت القاعدية و تنشيط مختلف القطاعات الدولة في جميع المناطق .

المنهج المستخدم :

من أجل الوصول الى أهداف الدراسة اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي بما يتناسب مع متطلبات تقسيم الدراسة ، حيث نستخدم المنهج الوصفي في عرض المفاهيم المتعلقة بالاقتصاد الجزائري و مختلف المعوقات التي تعترضها وكذا واقع قطاع النقل ، اما المنهج التحليلي ف اعتمدنا عليه في تحليل البيانات المتعلقة بقطاعي لنقل و الاقتصاد.

الدراسات السابقة:

إن موضوع قطاع النقل و تأثيره على إقتصاد في الجزائر لم يأخذ حيزا كافيا من البحث ، رغم وجود بعض الدراسات التي تناولت بشكل منفرد موضوع النقل ، والتي نذكر منها :

*رسالة ماجستير بعنوان سياسة النقل و التنمية في الجزائر دراسة النقل بالسكك الحديدية 2011-2018 (احمد مسعودي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ،

2018-2019) هنا تطرقت هذه رسالة الى الى سياسة النقل تعريفات النقل عامة والى التنمية في الجزائر

*رسالة الماجستير بعنوان أهمية النقل و دوره في التنمية السياحية بالجزائر (طهراوي زهرة ، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير و العلوم التجارية ، قسم العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر 3 ، 2013-2014) الذي تم التطرق لمعاريف النقل من كل الجوانب و ايضا الى مفهوم السياحة و دور التنمية في الجزائر.

*رسالة الماجستير بعنوان النقل البري و الداخلي و الخارجي و زيادة فعاليته في التسويق السياحي في سوريا (معروف حيد حسن ، جامعة تشرين ، كلية الاقتصاد، اللاذقية ، سوريا 2005) ، كانت تتضمن دور النقل في التسويق ، دور النقل البري السوري في نقل الركاب الداخلي و الخارجي ، كما تم التطرق الى مشاكل التسويقية لنقل الركاب البري لزيادة فعاليته .

وقد جاء هذا البحث ، اضافة الى الدراسات السابقة التي تناولت أهمية قطاع النقل و تأثيره على القطاع الاقتصادي للجزائر بإعتباره أحد المقومات الأساسية ومعرفة مختلف الجهود المبذولة قصد تطويره و كذلك الدور الذي يمكن أن تلعبه في تفعيل القطاع النقل .

هيكل الدراسة :

من أجل الوصول إلى الهدف من وراء هذه الدراسة و الإجابة على الإشكالية المطروحة و كذا الأسئلة المتفرعة عنها قمنا بتقسيم الدراسة إلى مقدمة و ثلاث فصول تنتهي بالخاتمة ، و كذا على النحو الآتي :

ففي **الفصل الأول** تطرقنا إلى تأثير قطاع الخدمات على الإقتصاد من خلال مبحثين ، تناولنا في المبحث الأول قطاع الخدمات و خصائص الخدمات و تصنيفها و ايضا تحرير تجارة الدولية للخدمات على شكل مطالب و كذا تضمنت هذه المطالب فروع العديد من التعريفات و الخصائص و التصنيفات حسب عدة معايير بدءا بماهية الخدمات وصولا إلى التجارة الدولية . أما عن المبحث الثاني الذي تناول إقتصاد الخدمات كمحرك للتنمية الإقتصادية بخيث تضمن مطالب التي تناولت مساهمة قطاع الخدمات وصولا إلى إقتصاد الخدمات .

أما عن **الفصل الثاني** الذي يركز على جهود تطوير قطاع النقل في الجزائر من خلال مبحثين الذي كل منها تناول ثلاثة مطالب حيث سمي المبحث الأول مقومات و خصائص قطاع النقل الذي تضمن هو كذلك فروع التي كانت تتمثل في تعاريف و اسباب و تأثيرات الاقتصادية للنقل ، اما عن البحث الثاني متمثل في جهود تطوير قطاع النقل في الجزائر من أشغال عمومية الى شبكات السكك الحديدية و تكاليف انجاز مشاريع و الخيرة التي كانت تحتوي على ارقام و جداول توضح تكاليف دولة الجزائر في إقتصاد النقل .

و **الفصل الثالث** خصص الى واقع قطاع النقل في الجزائر الذي هو كذلك تضمن مبحثين تحدثنا فيهم على تطور حركة النقل في الجزائر و مساهمة القطاع في النمو الاقتصادي للجزائر حيث ان مبحث الأول تطلع الى تطور حركة النقل في المجال البري و البحري و الجوي أما عن مساهمة القطاع النقل للجزائر الذي شمل الناتج المحلي الاجمالي و مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الخام و ايضا مساهمة قطاع النقل في توفير مناصب الشغل .

و في الأخير انهينا دراستنا بخاتمة تتضمن ملخصا عاما مع أهم النتائج المتوصل إليها و بعض التوصيات التي يمكن الاستفادة بها .

الفصل الاول :تأثير قطاع الخدمات على الاقتصاد

تمهيد:

ارتبط مصطلح تحرير التجارة حتى منتصف الثمانينات من القرن الماضي بالسلع فقط، ولكن منذ هذا التاريخ بدأ إدخال مصطلح التجارة في الخدمات إلى قاموس التجارة الدولية، خاصة مع تزايد أهمية خدمات السياحة، النقل والبنوك، وترجع هذه الأهمية المتزايدة إلى نمو وتطور الحسابات الآلية والمصانع، وخصوصا تكنولوجيا المعلومات، مما جعل الخدمات أكثر قابلية للتجارة فيها عبر الحدود الوطنية وكان ذلك كأحد أهم نتائج جولة الأوروغواي 1993 والتي أقرت بأهمية قطاع الخدمات، من خلال توقيع الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات التي تدرج ضمن اتفاقيات المنظمة العالمية للتجارة بحيث شملت عملية التحرير أغلب القطاعات الخدمية.

وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين كالتالي:

المبحث الأول: ماهية قطاع الخدمات .

المبحث الثاني: اقتصاد الخدمات كمحرك للتنمية.

المبحث الأول: ماهية قطاع الخدمات

تعتبر الخدمات الدعامية الثانية التي يقوم عليها الاقتصاد بحيث أصبحت تحتل مركزا محما في التجارة الدولية نظرا للتقدم الكبير الذي شهده الاقتصاد العالمي

المطلب الأول :قطاع الخدمات.

أولى الاقتصاديون أهمية أكبر للتجارة في السلع مقارنة بالتجارة في الخدمات ،لذلك نجد

أن مصطلح الخدمات حديث النشأة.

الفرع الأول:تطور مفهوم الخدمات.

- الخدمات عندالفكر الكلاسيكي

نظر الكلاسيك إلى الخدمات على أنها مجرد عمل غير منتج،ولاتضيف أي شيء للثروة،والسلع هي وحدهاالتي تعتبر نشاطا نافعا،فحسب آدم سميث، فإنّ العمل المنتج هو الذي يظهر في صورة مادية ملموسة أو سلعة يمكن بيعها،ومن ثَمّا ستبعد الخدمات من دائرة الأعمال المنتجة،ثمّ جاءدافيد ريكاردو وأيد فكرة آدم سميث، وأنكر دور تجارة الخدمات في زيادةالدخل القومي،أمّاكارل ماكس فقد اعتبر الخدمات عمل غير منتج،لكن وحسبه فهي ضرورية لتراكم رأس المال في حالةواحدة،هي الحالةالتي يقوم فيها مقدم الخدمة بتقديمها لحساب رأس المال وليس لحسابه الخاص¹ ثمّ أتى " ساي " Say الذي كان أوّل من اعترف بمصطلح الخدمات،واعتبرها إنتاجا على الرغم من أنّها أعمال غير مادية،فكانت آراء ساي تمهيدالدخول للخدمات في دائرة المنفعة،وهذا ماأكّده " مارشال ألفريد " Marshel.Alfred " على أنّ تجارة الخدمات عمل نافع يشبع الحاجات،واعتدّ بعمل خدم المنازل و الأعمال الإدارية وأدخلها ضمن حساب الدخل القومي²

- الخدمات عندالفكرالاقتصاديالمعاصر.

لم يختلف الاقتصاديون المعاصرون في كون تجارة الخدمات عمل منتج مثلها مثل تجارة السلع،لكنهما ختلفوا في تحديدالفرق بين السلعة والخدمة،حيث اعتبروا أنّ السلعة تمثل شكلا ماديا ملموسا والخدمة تقدم في صورة غير ملموسة، وأنّ كلا من السلعةوالخدمة يمثلان الإنتاج وكلاهما ضروري للآخر،فالسلعة تحتاج إلى توزيع ونقل ودعاية ثمّ بيعها وهذه الأمور تدخل في الخدمات،ووصفت الخدمات بالقطاع الثالث للأنشطة الاقتصادية، فعند " فيشر " Fisher مثلا قطاع الخدمات يشمل على مجال واسع من الأنشطة المتمثلة في خدمات النقل والتجارة والتعليم والحرف والفلسفة وهي مجالات تجذب رؤوس الأموال إليها.أمّا بالنسبة لكلاارك فقد اضاف الى هذا القطاع خدمات الإنشاءات والمنافع العامّة والخدمات الشخصية والخدمات الحكومية والاتصالات،أمّافورستيه Fourasité فقد اعتمد على معيار الأنشطة ذات الإنتاجية البطيئة أو عديمة النموّ في تحديد القطاع الثالث (قطاعالخدمات)وحسب كل هؤلاء الاقتصاديين فإنّ قطاع الخدمات هو القطاع الذي يمثل كافة الأنشطة الاقتصادية عدا الزراعة والتعدين والتصنيع³

¹رانيا محمود عبدالعزيز عمارة :تحريرالتجارة الدولية وفق الاتفاقية الجات في مجال الخدمات) Gets طبعة 1 ،دار الفكر الجامعي،،ص 104ص105 ،الإسكندرية،مصر، 2008

²المرجع السابق ، ص106 ، ص 107

³المرجع السابق رانيا محمود عبد العزيز عمارة ،ص109 ،106

الفرع الثاني : تعريف الخدمات.

نضرا لتشعب الخدمات وتعدّد أنواعها وتداخلها في بعض الأحيان في إنتاج السلع ،فقد قدّم المفكّرون الاقتصاديون العديد من التعاريف نذكر منها:

- **تعريف Zeitaml.Bither:**عرّف الخدمات بأنّها:"الخدمات التي تتضمن كل الأنشطة الاقتصادية التي تكون مخرجاتها منتجات مادية وهي بشكل أساسي غير ملموسة¹
- **تعريف صندوق النقد الدولي**:"تجارة الخدمات هي المعاملات الاقتصادية الدولية التي تتم بين المقيمين وغير المقيمين خلال فترة زمنية محددة وهي عادة سنة،وتعبير الخدمات يشمل جميع الخدمات في كل القطاعات باستثناء الخدمات التي تورّد في إطار ممارسة السلطة الحكومية(أي ذات طابع غير تجاري)وهذا حسب ماورد في الوثيقة الختامية لجولة الأوروغواي²
- **تعريف " RUSS "**:عرف الخدمة بأنها " شرط مؤقت للمنتج أو أداء لنشاط موجه لإشباع حاجات محددة للمستفيدين " ،ويلاحظ من هذا التعريف مايلي:
يقصد بالشرط المؤقت للمنتج أن المشتريين يمكنهم استعمال المنتج ،ولكن لا يحق لهم امتلاك أي منتج ،مثل تأجير السيارات
-أداء النشاط مثل الأنشطة التي تؤديها المؤسسات أو الأفراد للمشتريين مثل خدمات تدقيق الحسابات أو خدمات الاستشارات القانونية.
- موجه لإشباع حاجات محددة للمشتريين ،حيث أنه ليس بالضرورة أن يدفع المشترون ثمنًا لهذه الخدمات،كخدمات التعليم والدفاع المقدمة من طرف الدولة³

المطلب الثاني :خصائص الخدمات وتصنيفاتها.

الفرع الأول :خصائص الخدمات

توجد مجموعة من الخصائص التي تعكس صفات وطبيعة الخدمات وتميّزها عن السلع المادية،نذكر منها مايلي⁴.

- **غير ملموسة**: فالخدمة لا ترى ولا يمكن لمسها، إدراكها، تذوقها أو فحصها قبل الإقدام على شرائها وهذا مايجعل عامل المخاطرة ملازم للمنتجات الخدمية، فيحصل الزبون على مؤشرات تدلّ على جودة الخدمة،مثل مقدم الخدمة والأجهزة المستعملة في تقديمها.

¹هاني صالح الضمور :تسويق الخدمات ،دار وائل للنشر،الأردن، 2004 ،ص17
²سامي أحمد مراد :دور اتفاقية تحرير تجارة الخدمات الدولية الجاتس في رفع كفاءة أداء الخدمات المصرفية ،طبعة 1، المكتب العربي للمعارف،الأردن، 2005 ،ص52

³محمود جاسم الصميدعي :مداخل التسويق المتقدم ،دار زهران للنشر والتوزيع،عمان،الأردن، 2000 ،ص214
⁴شافية بنعيسى :أثار وتحديات الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة على القطاع المصرفي الجزائري،رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في علوم التسيير،جامعة الجزائر3 الجزائر2011 ،2010ص55 ص56

- **غير قابلة للتخزين** :فإننتاج واستهلاك الخدمة يتم في نفس الوقت الذي يتقدم فيه العميل لطلبها،وبالتالي ليس في المقدور إنتاج الخدمة مقدما وتخزينها.
 - **الخدمات غير قابلة لإصلاحها**:فنظرا لإنتاجها واستهلاكها في نفس اللحظة ،وعندظهور عيوب في الخدمة المقدمة يتعذر جلبها وإصلاح هذه العيوب
 - **عدم فصل الخدمة عن مقدميها** :الخدمات غير قابلة للانفصال عن من يقدمها ،وأيضا فإن زمان ومكان إنتاج خدمتها واستهلاكها لايمكن فصلهما في أيّ حال من الأحوال.
 - **ليس هناك حدود جغرافية لطلب الخدمات**:فالطلب على الخدمات سواء المحلي أوالخارجي موزع على أماكن جغرافية متفرقة داخل البلد، فكافة الخدمات باختلاف أنواعها يجب تقديمها للعميل حين يطلبها وفي أقرب مكان يناسبه.
 - **درجة نظام تقديم الخدمات** :فالتعامل مع الزبون تقديم الخدمة ،يكون بتوفر درجة عالية من الخصوصية ومباشرة دون وجود وسطاء بين مقدم الخدمة والزبون فالعميل هو المساهم الأكبر في إنتاج الخدمة وهذا من خلال البيانات والمعلومات التي يقدمها مزود الخدمة و يعمل على إنشاء وتقديم الخدمة وفقا لاحتياجات الزبون .
 - **الخدمات غير متجانسة** من الصعب تنميط أو توجيه مستوى أدائها من جانب مقدمي الخدمة وعدم إمكانية إنتاج عينات من الخدمة وفق نمط معين وهذا راجع لاختلاف رغبات واحتياجات كل شخص بحيث يؤثر على نوعية وجودة الخدمة المقدمة للعميل
 - **تتقلب الكثير من الخدمات وفقا للعوامل الموسمية والدورية**
 - **الخدمات غير قابلة للفحص** بعد تقديمها وينشأ الطلب على الخدمة من الثقة في الشخص الذي يقدم تلك الخدمة
 - **عرض الخدمات هو عملية مرنة** طالما أن احتياجات ورغبات العملاء الباحثين عن الخدمة تتغير باستمرار فمن الممكن ابتكار وتطوير خدمات جديدة أو تطوير وتبسيط إجراءات تقديم الخدمات القائمة من اجل تلبية جميع احتياجات طالبي الخدمة وبالشكل الذي يحقق لهم الرضا
 - **تظهر وتزول خلال فترة زمنية معينة** أي أنها سريعة التلف مما يخلق صعوبة على المشتري في الحصول عليها في فترات أخرى
- الفرع الثاني :تصنيف الخدمات.**
- يتم تصنيف الخدمات على أساس مجموعة من المعايير نذكر منها:
- ✓ **وفقا لمعيار حداثة الاستهلاك** :وتصنّف الخدمات إلى¹
 - **الخدمات الحديثة** :هي مجموعة الخدمات التي يزداد استعمالها نتيجة للتغيير الذي يحدث في متوسط دخل الفرد أوقات فراغه.
 - **الخدمات التكميلية** :هي مجموعة الخدمات التي ترتبط ارتباطا لايقبل التجزئة بالتصنيع

¹زكي خليل المساعد :تسويق الخدمات وتطبيقاته،دار المناهج للنشر والتوزيع،طبعة،الأردن، 2003 ،ص48

- ومستوى النمو الحضاري،ومن أمثلته العمليات البنكية والمالية والتأمين والنقل.
- **الخدمات القديمة :** هي الخدمات التي فقدت أهميتها نسبيا بمرور الوقت بإحلال خدمات آخر محلها ،مثلا الخدمات المنزلية.
 - ✓ **وفق المعيار نوع الخدمة**
 - **خدمات إنتاجية :** هي تلك الخدمات المرتبطة بوظائف الإنتاج ومن أمثلتهاخدمات البنوك والتأمين.
 - **خدمات توزيعية :** مثل خدمات النقل،التخزين والاتصال .
 - **خدمات شخصية :** مثل الخدمات المنزلية،محلات الحلاقة والتجميل.
 - ✓ **وفقا للمحتوى التكنولوجي في إنتاجها¹**
 - **خدمات منتجة على أسس فنية أو على قواعد معلوماتية :**تشمل الخدمات المصرفية، خدمات إعادة التأمين وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وغيرها من الخدمات التي تعتمد عملية إنتاجها على مهارات العنصر البشري من ناحية واستخدام رؤوس الأموال عالية التقنية من ناحية أخرى.
 - **خدمات تعتمد على قواعد تقليدية في الممارسة :**(وهذا لاينفي تطورها باستخدام أدوات حديثة في إنتاجها،إلا أن مخرجات الخدمة لا تحتاج إلى الإبداع)مثل خدمات الشحن والتوزيع والتخزين والتأجير والسياحة.
 - ✓ **تصنيف الخدمات في التجارة الدولية :**وتصنف إلى
 - **الخدمات المنفصلة أو المنعزلة:**وهي الخدمات التي لا تتطلب انتقال عارضي الخدمة أو طالبها ،وذلك من بلادها إلى بلد آخر،مثل خدمات النقل الدولي البري والبحري والجوي، فخطوط الطيران المدنية يمكن أن تمدّ مواطني دولة أخرى بالخدمة الجوية،دون الحاجة إلى تمرکز هذه الخطوط في هذه الدولة.
 - **الخدمات المتمركزة في مواقع عارضها :** هي الخدمات التي تتطلب انتقال مستهلك أو طالب الخدمة إلى منتجها أو عارضها في بلد هذا الأخير،مثل الخدمات السياحية،التعليم،الصحة... الخ.
 - **الخدمات المتمركزة في مواقع طالبها :** وهي الخدمات التي ينتقل فيها المنتج إلى دولة مستهلك الخدمة مثل الخدمات المالية والمصرفية والتأمين،حيث تأخذ غالبا هذه الخدمات شكل الاستثمار الأجنبي المباشر.
 - **الخدمات المرتبطة أو غير المنفصلة :**وهي الخدمات التي تتطلب تحريك كل من منتج ومستهلك الخدمة إلى بلد آخر للعمل فيه وتقديم الخدمة إليه.
 - ✓ **تصنيف كوتلر 1997:** قام كوتلر بتصنيف الخدمات حسب درجة ارتباطها بالسلع المادية

¹حسن عبيد :الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات،مجلة الاوراق اقتصادية، العدد 20،مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية، جامعة القاهرة،مصر، 2002 ،ص05

- إلى أربعة أنواع هي
 - خدمة أو خدمات ثانوية مصحوبة بسلعة أساسية :مثل تقديم خدمات الإصلاح والصيانة والضمان عند بيع أجهزة الحاسب الآلي.
 - خدمة أساسية مصحوبة بسلعة أساسية :مثل تقديم الوجبات بجانب خدمات النوم والترفيه في الفنادق.
 - خدمة صافية :مثل تصفيف الشعر.
 - خدمة أساسية مصحوبة بسلع وخدمات ثانوية :مثل تقديم التذاكر والمأكولات والمشروبات مع خدمة السفر بالطيران .
- المطلب الثالث: تحرير التجارة الدولية للخدمات.**
- الفرع الأول :تعريف تحرير التجارة في الخدمات.**
- يقصد بالتحرر في تجارة الخدمات " تقديم وتوريد وممارسة كافة أشغال الخدمات في كافة الاقتصاديات بالتبادل دون قيود أو عوائق من التنظيمات أو الإجراءات أو اللوائح الداخلية التي تنظم الخدمة¹."
- ومعنى ذلك، أن يتم تطبيق آليات التجارة الدولية متعددة الأطراف على كل من تجارة السلع والخدمات، بحيث يخضعان معال نفس الآليات والاتفاقيات، وتحرير تجارة الخدمات يتم
- من خلال اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسهيل وصول موردي الخدمات الأجانب إلى الأسواق المحلية، وخفض مستوى التمييز بينهم وبين الموردين المحليين².
- وقد عرّفت اتفاقية " جاتس " التجارة الدولية في الخدمات في المادة الأولى منها على أنها جميع الخدمات المقدمة من خلال أربعة أساليب نمطية هي³:
- ❖ **توريد الخدمة عبر الحدود** (من أراضي عضو إلى أراضي عضو آخر) وهو توريد لا يتطلب الانتقال الفعلي للمستهلك أو مورد الخدمة مثل خدمات البنوك وشركات التأمين.
 - ❖ **الاستهلاك الخارجي** (من أراضي عضو إلى مستهلك الخدمات في أراضي عضو آخر)
- هذه الحالة تتطلب انتقال مستهلك الخدمة من دولته إلى الدولة المنتجة للخدمة ،مثل السياحة.

¹ مصطفى رشد يشيخة :اتفاقات التجارة العالمية في عصر العولمة ،دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية -مصر، 2004 ص179

² محمد صفوت قابل :منظمة التجارة العالمية وتحرير التجارة الدولية ،الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2008/2009 ص223

³ محمد محمد علي إبراهيم :الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات ،الدار الجامعية، مصر، 2002//2003 ص104، ص105

❖ **التواجد التجاري :** أي تقديم الخدمة من خلال تواجد فروع الشركات الأجنبية أو مكاتب التمثيل.

❖ **توريد الخدمة من خلال التواجد للأشخاص الطبيعيين :** في هذا الحالة يتطلب توريد الخدمة انتقال الأشخاص الطبيعيين من الدولة الموردة للخدمة للدولة المستهلكة لها.

الفرع 1 لثاني : أهداف تحرير تجارة الخدمات.

قامت الدعوة إلى تحرير تجارة الخدمات ،لتوسيع نطاق التجارة متعددة الأطراف فيما يتعلق بالخدمات بحيث يتسع النظام التجاري الدولي للسلع والخدمات معا، والهدف الرئيسي من التحرير هو تحرير هذا القطاع من العوائق غير التعريفية والعوائق التنظيمية الداخلية والتي تمنع بصفة مباشرة التوسع في الأسواق وزيادة الصادرات والواردات من الخدمات ،وقد

جاء تحرير تجارة الخدمات حسب الاتفاقية (جاتس) للأهداف التالية¹

- الاعتراف بالأهمية المتزايدة للتجارة في الخدمات وأثرها على نمو الاقتصاد العالمي .
- الرغبة في إقامة نظام متعدد الأطراف لتجارة الخدمات بهدف التوسع في هذه التجارة في إطار من الشفافية والتحرير التدريجي كوسيلة من وسائل تعزيز النمو الاقتصادي لجميع الأطراف.
- الرغبة في تحقيق غايات مشتركة لجميع الأعضاء مع ضمان توازن شامل بين الحقوق والواجبات في مجال الخدمات.
- الاعتراف بحقوق الأعضاء في تنظيم وإدخال الأنظمة الجديدة المتعلقة بتقديم الخدمات داخل حدودهما لإقليمية لتحقيق أهداف السياسات الوطنية والإقرار بحاجة الدول النامية بوجه خاص إلى ممارسة هذا الحق.
- تسهيل مشاركة الدول النامية في تجارة الخدمات وزيادة صادراتهم الخدمية من خلال تعزيز قدراتهم الداخلية وكفاءاتهم في التحرير وكذلك مكائهم التنافسية.
- الأخذ بعين الاعتبار المصاعب الجدية التي تعيشها الدول الأقل نموا بسبب ظروفها الاقتصادية الخاصة

المبحث الثاني : اقتصاد الخدمات كمحرك للتنمية

¹فاطمة بوسالم :أثر تحرير التجارة الدولية في الخدمات على كفاءة النشاط المصرفي في الدول النامية-حالة الجزائر-مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ،جامعة منتوري- قسنطينة،الجزائر ، 2010/ 2011 ، ص 31 ، ص 30

اصبح قطاع الخدمات بشكله الجديد من اكثر القطاعات ديناميكية بالنسبة للنمو كما ان التطور الحاصل في القطاعات الاخرى اصبح مرهونا بالتطورات والتحسينات التي تحدث في هذا القطاع

المطلب الأول مساهمة قطاع الخدمات في الاقتصاد

إن الخدمات قد تطورت كثيرا مقارنة بالمعدل الاقتصادي بداية من الستينات حيث تضاعف إنتاج الخدمات بخمس مرات والشغل بمرتين وهذا ماينطبق أكثر على الخدمات الموجهة إلى المؤسسات منها إلى الخواص فان الخدمات بمفهومها الواسع تستحوذ على مايقارب 70% من مناصب الشغل وكذا الإنتاج الكلي أخذا بعين الاعتبار الاختلافات بين الدول

الفرع الأول :مساهمة قطاع الخدمات في مناصب الشغل والتنمية الاقتصادية

- مناصب الشغل

نسجل في السنوات الأخيرة مساهمة الخدمات في فرنسا ما يقارب 85% من إجمالي العمالة في دوام كامل ما يعادل حوالي 41% من القطاع المسوق و16% للقطاع غير المسوق لوحدها الخدمات الموجهة للمؤسسات تمثل مؤخرا أكثر من 28% من فرص العمل مقابل 25% في أوائل 2000

الجدول (1) : عدد الموظفين حسب القطاعات (1000x)

	1999		2013	
	فعالية	%	فعالية	%
زراعة صناعة	975.38	0.03	756.57	0.02
	3752.69	0.11	3039.93	0.08
Construction	1435.84	0.4	1838.27	0.05
التعليم العالي	13062.65	0.39	15520.27	0.41
تجارة	3297.15	0.10	3685.89	0.10
النقل	1246.04	0.4	1371.92	0.04
خدمات تجارية	8519.45	0.25	10462.46	0.28

الفصل الاول :تأثير قطاع الخدمات على الاقتصاد

التي تستخدمها الشركات	6087.59	0.18	7455.15	0.20
اشطة الافراد	1390.42	0.04	1875.15	0.05
انشطة السوق العقاري	353.73	0.01	351.18	0.01
الانشطة المالية	687.70	0.02	780.88	0.02
خدمات غير تجارية	5806.23	0.17	6042.03	0.16
قطاع الخدمات	27388.33	0.82	32024.76	0.85
المجموع	33552.25	100.00	37659.54	100.00

المراجع :Comptes nationaux –Base 2010: source

خلال فترة 2013-2019 خلق قطاع الخدمات مايقارب 250000 فرصة عمل متوسطة سنويا وتتضمن منها ما يقارب 53% في القطاع المسوق و5% في القطاع غير المسوق ولا تزال الخدمات الموجهة الى المؤسسات اقل نشاطا من حيث خلق فرص العمل : ما يفوق 100000 وظيفة سنويا منذ عام 1999

فيما حقق قطاع الخدمات قفزة ب17% أمام تراجع كل من الصناعة ب19% والزراعة ب22%.

الجدول (2): معدل نمو القطاعات (x 1000)

	% (2019-2013)
Agriculture, sylviculture, pêche	-22.43
Industrie	-18.99
Construction	28.03
Tertiaire marchand	18.81
Commerce	11.79
Transport	10.10
Services marchands	22.81
Dont services aux entreprises	22.46
services aux particuliers	34.87
activités immobilières	-0.72

الفصل الاول :تأثير قطاع الخدمات على الاقتصاد

Activités financières	13.55
Tertiaire non marchand	4.06
Secteur de service	16.93
Total	12.24

المراجع¹ :Comptes nationaux –Base 2010 source

- التنمية الاقتصادية

يعتبر قطاع الخدمات قلب الاقتصاد المعاصر مثل ما كانت الصناعة قلب الاقتصاد الصناعي والزراعة قلب الاقتصاد التقليدي. لقد تأكد الاقتصاد المعاصرة من ضرورة تطوير هذا القطاع الحساس لما له من تأثير ايجابي على التنمية الاقتصادية ، حيث أن أي اختلال في هذا القطاع ممكن أن يؤدي إلى تدهور معدلات التشغيل والاستثمار، ونظرا لظهور العولمة والشركات المتعددة الجنسيات وتنافسها على الأسواق أصبح السوق المحلي محل انتباه مما تعين على أصحاب القرار اتخاذ تدابير من شأنها تحرير وعصرنة قطاع الخدمات لتفعيل دوره في دفع عجلة التنمية.

الفرع الثاني:مساهمة قطاع الخدمات في القيمة المضافة

الخدمات في مجملها تساهم ب75% من لقيمة المضافة الإجمالية منها 54.2% في القطاع المسوق (التجارة والنقل) و20.4% للقطاع غير المسوق (انظر الجدول 3). وتمثل الخدمات وجهة للمؤسسات مايقارب نصف القيمة المضافة للخدمات المسوقة في عام 2005. وارتفعت هذه النسبة بشكل حاد على مدى فترة طويلة ، هي ذات الصلة ، أولا ، إلى سياسات الاستعانة بمصادر خارجية تنفذها الشركات الصناعية والخدمية ، وثانيا وبشكل اعم التغييرات في الممارسات الإدارية لهذه الشركات نفسها

الجدول (3) : إجمالي القيمة المضافة حسب القطاعات بالأسعار الجارية (بمليارات اليورو)

	2019		2013	
	En Volume	%	Volume	%
Agriculture, sylviculture, pêche	31.56	0.02	30.39	0.02
Industrie	415.25	0.30	465.66	0.23
Construction	13.42	0.01	11.24	0.01
Tertiaire marchand	693.28	0.50	1123.03	0.56

¹ http://www.insee.fr/fr/themes/comptes-nationaux/tableau.asp?sous_theme=5.2.2&xml=t_6208d

الفصل الاول :تأثير قطاع الخدمات على الاقتصاد

Commerce	139.09	0.10	197.38	0.10
Transport	57.95	0.04	88.10	0.04
Services marchands	496.24	0.36	837.56	0.42
Dont services aux entreprises	260.34	0.19	427.04	0.21
services aux particuliers	47.46	0.03	81.73	0.04
activités immobilières	140.40	0.10	243.25	0.12
Activités financières	48.04	0.03	85.54	0.04
Tertiaire non marchand	240.01	0.17	370.84	0.19
secteur de service	933.29	0.67	1493.87	0.75
Total	1393.51	100.00	2001.16	100.00

المراجع Base 2010 – Comptes nationaux :source

على مدى العقدين الماضيين ، نمت القيمة المضافة في الخدمات بمعدل سنوي أعلى من نمو الاقتصاد ككل (3.16% مقابل 2.3%). أما الخدمات في القطاع المسوق التي ساهمت في معظمها في ديناميكية نمو الخدمات بمتوسط نمو سنوي قدره 3.26% بين عامي 1999 و 2013 ، مقابل 2.87% في القطاع غير المسوق

الفرع الثالث: مساهمة قطاع الخدمات في الاستثمارات وكثافة رأس المال

اعتبر قطاع الخدمات منذ عقود انه قطاع يفتقر لكثافة رأس المال ويتسم باستثمار محدود على عكس الصناعة والتي اعتبرت محرك الاستثمارات . خلال سنوات 1980 ، في الولايات المتحدة ، كوتشر ومارك (1983 Kutcher et Mark) من بين الأوائل من أعادوا النظر في فرضية كثافة رأس المال المنخفضة في الخدمات هؤلاء المؤلفين قاموا بتصنيف 145 من الأنشطة الاقتصادية حسب كثافة رأس المال (رأس المال لكل ساعة) بترتيب تنازلي (من أعلى كثافة رأس المال إلى أدنى كثافة رأس مال) وتبين بالفعل في عام 1973 :

- لا يوجد أي نشاط خدمي ينتمي إلى 30 % من الأنشطة التي ترتب في المراتب الأخيرة ، الأمر الذي يؤدي إلى رفض فرضية انخفاض الكثافة لهذه الأنشطة
- العديد من الأنشطة الخدمية من بينها النقل ، ظهرت من بين 10%
- ما يقارب من نصف 30 نشاط ذوي أعلى كثافة رأس مال هي الأنشطة تخص الخدمات

الخدمات هي بوضوح الأنشطة التي تتميز بكثافة رأس المال وتزيد تدريجيا في أوائل سموات 2000 وفي فرنسا بالتحديد كان المبلغ الإجمالي لرأس المال الثابت لقطاع الصناعة هو 835 مليار بينما تجاوز 1130 مليار اورو في القطاع المسوق وعلى مقربة من 2140 مليار يورو لقطاع الخدمي ككل المسوق وغير المسوق

إذا كان رأس المال الإجمالي للفرد أعلى في الصناعة (راجع إلى وجود توظيف أكثر في قطاع الخدمات) وهذا راجع أساسا كما فسرها Gadrey (2003) إلى ترتيبات محددة تمس العديد من الخدمات من أجل التحديث حيث يتم استثمار في رأس المال والعمل بطريقة إضافية أو تكميلية (تأثير ومكاسب الجودة) بدلا من الطرق البديلة التقليدية (مكاسب إنتاجية)¹

المطلب الثاني : دور قطاع الخدمات أرقام وإحصائيات

الفرع الأول : دور قطاع الخدمات في أوروبا واسيا²

في أوروبا 

-تعتمد معظم بلدان أوروبا على قطاع الخدمات، فعلى سبيل المثال يعمل أكثر من 80% من الموظفين في المملكة المتحدة في هذا القطاع.
-تتصدر ألمانيا الدول في هذه القارة بناتج يبلغ 2.3 تريليون دولار من قطاع الخدمات، ونسبة عمالة به تمثل 71.60% من إجمالي العمالة.
-تأتي المملكة المتحدة في المركز الثاني، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 1.9 تريليون دولار، وتمثل العمالة به 80.75% من إجمالي العمالة.
-بينما تأتي فرنسا في المركز الثالث، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 1.8 تريليون دولار، وتمثل العمالة

به 77.08% من إجمالي العمالة.

الجدول (4) : ترتيب 5 دول أوروبية من حيث ناتج الخدمات

المصدر : هاو ماتش والبنك الدولي

¹ Introduction à l'économie des services, op cit ,p35

² البنك الدولي وهاو ماتش

أكبر 5 دول في أوروبا من حيث ناتج قطاع الخدمات		
الترتيب	الدولة	ناتج قطاع الخدمات بالتريليون دولار
1	ألمانيا	2.3
2	المملكة المتحدة	1.9
3	فرنسا	1.8
4	إيطاليا	1.3
5	إسبانيا	0.8688

في آسيا¹

-تتصدر الصين واليابان والهند الدول الآسيوية من حيث القيمة المضافة لقطاع الخدمات.
-رغم أن الصين تأتي في المركز الأول بناتج يبلغ 6.3 تريليون دولار من قطاع الخدمات، إلا أن نسبة العمالة بهذا القطاع تمثل 44.61% فقط من إجمالي العمالة.
-تأتي اليابان في المركز الثاني، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 3.4 تريليون دولار، وتمثل العمالة به 72.09% من إجمالي العمالة.
-بينما تأتي الهند في المركز الثالث، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 1.3 تريليون دولار، وتمثل العمالة به 31.45% من إجمالي العمالة.

الجدول (5): ترتيب 5 دول آسيوية من حيث ناتج الخدمات

المصدر : هاو ماتش والبنك الدولي

¹نفس المرجع السابق البنك الدولي

أكبر 5 دول في آسيا من حيث ناتج قطاع الخدمات		
الترتيب	الدولة	ناتج قطاع الخدمات بالتريليون دولار
1	الصين	6.3
2	اليابان	3.4
3	الهند	1.3
4	روسيا	0.8863
5	كوريا الجنوبية	0.8089

الفرع الثاني : دور قطاع الخدمات في إفريقيا والأمريكيتين¹

في أفريقيا

تعد أفريقيا بشكل عام أقل اعتمادًا على الخدمات من المناطق الأخرى في العالم. -تتصدر جنوب أفريقيا الدول في هذه القارة بناتج يبلغ 214.9 مليار دولار من قطاع الخدمات، وبنسبة عمالة بيه تمثل 71.60% من إجمالي العمالة.

- تأتي نيجيريا في المركز الثاني، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 209.7 مليار دولار، وتمثل العمالة به 51.83% من إجمالي العمالة.
- بينما تأتي مصر في المركز الثالث، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 128.9 مليار دولار، وتمثل العمالة به 48.55% من إجمالي العمالة.

الجدول(6) : ترتيب دول إفريقيا من حيث ناتج الخدمات
المصدر : هاو ماتش والبنك الدولي

¹البنك الدولي وهاو ماتش

أكبر 5 دول في أفريقيا من حيث ناتج قطاع الخدمات		
الترتيب	الدولة	ناتج قطاع الخدمات بالمليار دولار
1	جنوب أفريقيا	214.9
2	نيجيريا	209.7
3	مصر	128.9
4	الجزائر	75.1
5	السودان	57.1

في الأمريكتين

- تأتي الولايات المتحدة الأمريكية على رأس الدول في الأمريكتين فيما يتعلق بنسبة قطاع الخدمات من الناتج المحلي الإجمالي والقيمة المضافة منه ونسبة العمالة به من إجمالي العمالة.
- بشكل عام فإن قطاع الخدمات هو القطاع الرئيسي للتوظيف في الأمريكتين.
- على الرغم من تباطؤ نمو الاقتصاد العالمي ونمو الوظائف في الولايات المتحدة، إلا أن أداء قطاع الخدمات هناك لا يزال جيداً.
- يمثل هذا القطاع نحو 77% من الناتج المحلي الإجمالي للولايات المتحدة الأمريكية.
- يبلغ ناتج قطاع الخدمات في الولايات المتحدة الأمريكية 15.1 تريليون دولار، وتمثل العمالة به 79.14% من إجمالي العمالة.
- تأتي البرازيل في المركز الثاني، إذ يبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 1.3 تريليون دولار، وتمثل العمالة به 70.18% من إجمالي العمالة.
- بينما تأتي المكسيك في المركز الثالث، ويبلغ ناتج قطاع الخدمات بها 700.8 مليار دولار، وتمثل العمالة به 61.05% من إجمالي العمالة.

الجدول(7) :ترتيب دول الأمريكيتين من حيث ناتج الخدمات

أكبر 5 دول في الأمريكتين من حيث ناتج قطاع الخدمات		
الترتيب	الدولة	ناتج قطاع الخدمات بالتريليون دولار
1	الولايات المتحدة الأمريكية	15.1
2	البرازيل	1.3
3	المكسيك	0.7008
4	الأرجنتين	0.3629
5	كولومبيا	0.1722
6	تشيلي	0.1596

المصدر : هاو ماتش والبنك الدولي

الفرع الثالث : دور قطاع الخدمات في الدول العربية¹

في الدول العربية

تتصدر السعودية الدول العربية من حيث ناتج قطاع الخدمات ونسبته من الناتج المحلي الإجمالي. يبلغ ناتج قطاع الخدمات في المملكة 358.7 مليار دولار، وفي الجدول التالي ترتيب الدول العربية من حيث ناتج قطاع الخدمات.

الجدول (8) :ترتيب الدول العربية من حيث ناتج الخدمات

ترتيب الدول العربية من حيث ناتج قطاع الخدمات		
الترتيب	الدولة	ناتج قطاع الخدمات بالمليار دولار
1	السعودية	358.7
2	الإمارات	179.3
3	مصر	128.9
4	العراق	93.1
5	قطر	81.8

¹ نفس المرجع السابق البنك الدولي

الفصل الاول :تأثير قطاع الخدمات على الاقتصاد

6	الجزائر	75.1
7	الكويت	70.8
8	السودان	55.0
9	المغرب	54.1
10	لبنان	39.4
11	عمان	37.0
12	تونس	24.1
13	الأردن	23.5
14	البحرين	20.1
15	اليمن	3.6

المصدر : هاو ماتش والبنك الدولي

المطلب الثالث اقتصاد الخدمات¹

الفرع الأول الخدمات المالية والسياحية

الخدمات المالية: هي من الخدمات العامة التي يتم توفيرها بشكلٍ دائم، وتشملُ المُعاملاتِ الماليّة كافة التي تعتمدُ على التبادلِ المالي، وتوفير القروض، والاستثمارات الماليّة، والادّخار النقدي، وغيرها من الخدمات الأخرى

تعتبر الخدمات المالية أهم ما يمكن تقديمه للمجتمع، فبدون الخدمات المالية لا يمكن القيام بأي أعمال لا تجارية ولا استثمارية ولا حتى أية أعمال يومية بسيطة. على سبيل المثال تقدم الخدمات المالية القروض والسلف البنكية وعمليات الادخار والاستثمارات المالية.

الخدمات السياحية: هي من الخدمات الاقتصادية التي تُوفّر الدعمَ للقطاع الاقتصادي كاملاً؛ إذ تسعى إلى الاهتمام بالأمكن، والمواقع السياحية التي تُساهم في استقطاب السّياح من مختلف دول العالم، وأيضاً تهتمّ بدور السياحة الداخلية في دعم التنمية الاقتصادية

يرتكز القطاع الاقتصادي بشكل كبير على الخدمات السياحية المقدمة؛ فهي تعود على الاقتصاد بنسبة كبيرة من الأرباح؛ لأنها تعمل على جذب عدد كبير من السياح؛ ممّا يؤدي إلى تنشيط المنطقة اقتصادياً وزيادة معدلات النمو الاقتصادي

¹مجلة البديل الاقتصادي - العدد الرابع / مفهوم اقتصاد الخدمات

الفرع الثاني :الخدمات الصحية والتعليمية

الخدمات الصحية: هي كافة الخدمات التي توفرُ الرعاية الصحية، والعلاجية للمرضى من خلال الاعتماد على دور المراكز الصحية، والمستشفيات في توفير العلاج المناسب للأفراد يعتبر تقديم الخدمات الصحية من الخدمات العامة التي يجب العمل على تقديمها لجميع الفئات وجميع المناطق. ويجب أن تكون بالمجان أو برسوم مالية بسيطة جداً

الخدمات التعليمية: هي من أكثر الخدمات الاقتصادية انتشاراً؛ إذ تشتملُ على توفير المؤسسات التعليمية للطلاب في مُختلفِ المُستويات الدراسية لا يمكن لأي مجتمع الاستمرار بدون تعليم؛ فالتعليم من المرتكزات الأساسية لبناء المجتمع. وعن طريق اقتصاد الخدمات يتم بناء المدارس والجامعات الحكومية والخاصة؛ لحصول الطلاب على فرص التعليم الطبيعية وحقوقهم البسيطة فيها.

خلاصة الفصل :

تناولنا في هذا الفصل دور قطاع الخدمات وماله من أهمية وأيضاً تحرير التجارة في هذا القطاع وكذا تحليل وضعية القطاع الخدماتي في الاقتصاد من خلال مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي والعمالة ونصيبه من المشاريع الاستثمارية وقد اثبت هذا القطاع على الساحة العالمية قدرته في كثير من المجالات بما فيها توفير فرص الشغل والعوائد الكبيرة ومساهمته في إجمالي الإنتاج و القيمة المضافة ولما له من اثر في دفع عجلة التنمية الاقتصادية

قطاع الخدمات واحد من أهم القطاعات التي تعتمد عليها التجارة فقد أصبح هذا الأخير رهان التنمية للدول التي لم تحجز نفسها مكان في الصناعة وترتقي إلى مستوى عالي.

الفصل الثاني : قطاع النقل في الجزائر.

تمهيد:

يعتبر النقل احد الركائز الاساسية للتنمية و الإزدهار لأي بلد .وعليه فان تواجد نظم نقل فعالة و شبكات حديثة ضرورية لتحقيق الهناء و الرفاه في القطاع الاجتماعي, و التطور في القطاع الاجتماعي , و تطوير النشاط في المجال الاقتصادي .

كما عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا ,حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع قصد جعل هذا القطاع أكثر ازدهارا و فعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية .

كما أولت الجزائر بداية من سنة 2000 أهمية كبيرة لقطاع النقل و شبكة الطرقات , حيث تم تسجيل إطلاق السلطات لمشاريع مختلفة وهي الطريق السيار شرق – غرب , طريق الساحل , طريق الهضاب العليا , الطريق السريع و هذا في إطار مشاريع تنمية تمثلت في برنامج الإنعاش الإقتصادي لفترة 2001-2004 و البرنامج التكميلي لدعم النمو لفترة 2005-2009 إضافة إلى البرنامج الخماسي الخاص بالفترة 2010-2014 .

سنتطرق في هذا الفصل لأهم المفاهيم المتعلقة ب قطاع النقل كما ستكون الخطة على هذا النحو

المبحث الاول : مقومات و خصائص قطاع النقل .

المبحث الثاني : جهود تطوير قطاع النقل .

المبحث الاول : مقومات و خصائص قطاع النقل .

المطلب الاول :تعريف النقل و عناصره و أنواعه.

إن المفهوم العام لأي نظام يتألف من مجموعة من الأجزاء و العناصر المترابطة فيما بينها تستعمل لتحقيق هدف مشترك , و بالنسبة لنظام النقل فهو مجموعة وسائل و مرافق سواء كانت برية أو بحرية أو جوية .

الفرع الاول :تعريف النقل .

التعرف اللغوي:

النقل لغة من نقل ينقل نقلا، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان، نقل الكلام أي رواه عنه¹ . و عرف مجمع اللغة العربية النقل على أنه العملية التي يتم بها تغيير مكان السلع و الأشخاص، و لها وسائل

عدة في البر و البحر و الجو.¹

تحمل عملية النقل تعاريف متعددة و متباينة وفقا لوسيلة النقل او نوع المنقول او الغرض من النقل ويعرف النقل على انه العملية التي يتم بواسطتها نقل البضائع و الاشخاص و غيرها من مكان لآخر بالوسائل و الاجهزة اللازمة لذلك² .

كما يعني النقل حمل الاشخاص و المتاع و الحيوانات و السلع و الثروات و المعارف من مكان لآخر، بالوسائل المتباينة وفق اقصر الطرق الممكنة , و ايسر السبل و اقلها تكلفة , بسرعة و مرونة و امان , وفق اقل وقت ووفق المقومات المتاحة و المحددات الداعمة او المعوقات كتحديات³ .

و يتجل النقل في مظاهر مختلفة منها :⁴

-حركة الانسان و انتقاله من مكان لآخر بهدف تغيير المكان الذي يسكن فيه كالجوهر من الريف الى المدينة او من بلد اخر .

-تنقلات الانسان اليومية بين المنزل مكان العمل و السوق و اماكن التدريب و التعليم .

-تنقلات الانسان بقصد الاستجمام و الترفيه و القيام بالرحلات السياحية الى اماكن الاثرية و الثقافية الموجودة في مختلف انحاء العالم .

التعريف الاقتصادي للنقل :

هناك مفهوم للنقل من المنظور الاقتصادي، حيث و بالرغم من وضوح مسألة النقل للوهلة الأولى من

حيث دلالاته، إلا أن تعريفات المختصين تباينت و اختلفت، إذ يرى "هانز أدلر" الخبير في شؤون النقل لدى

البنك الدولي للإنشاء و التعمير أن النقل "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج

¹ سعيد عبده، جغرافيا النقل مغزاها و مرماها، مكتبة الانجلو للنشر، مصر ، 2007 ، ص 42.

² عون خير الله عون محمد، محاضرات في النقل السياحي ، مكتبة باستان المعرفة ، الاسكندرية، ص7

³ حمد سليمان المشوخي ، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي ، مصر، 2003، ص 23

⁴ طهراوي زهرة ، اهمية النقل و دوره في التنمية السياحية بالجزائر، رسالة ماجستير، السنة الجامعية

2013/2014، ص 87

و المناطق الأهلة بالسكان مع بعضها، أي مع مراكز الاستهلاك . "في تحليل لهذا التعريف يتبين أن أدلر ركز فيه على مسألة العلاقة بين الإنتاج و الاستهلاك كما طرح في نفس الوقت جانب الاتصال بين المناطق الأهلة بالسكان، مؤكدا من خلال ذلك على دور النقل في التطوير الحضاري و توسيع السوق أو تسهيل الانسياب إلى أبعد مدى للمنتجات و الأشخاص.¹

* وعرفه العالم الاقتصادي الانجليزي "jm. Thomson" النقل على انه الخدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق هدف دون ان يكون هدفا بحد ذاته ، و يكون الهدف المقصود تعبيراً في الواقع سواء بالنسبة للأشخاص او البضائع.²

* ويعرف برادفور و موريادس النقل على انه : حركة السلع و الافراد و المعلومات من مكان لآخر.³

كما يقصد بالنقل كل اشكال انسياب المنتجات و البضائع من مواقع الإنتاج الى مواقع التخزين و مراكز التوزيع التابعة للمؤسسات والى مخازن و مواقع الوسطاء.⁴

ويعرفه أيضا الباحث المصري عبد المحسن عبد الغني عمليات النقل بأنها :

(عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص و الأشياء من مكان إلى آخر ، و أن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان و المكان ، و يترتب عليه خلق للمنافع الزمانية و المكانية و يضيف إلى أن النقل خدمة إنتاجية إلا أنه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفا بحد ذاته مثلما يحدث للمسافر للتنزه أو المتعة ، وعندئذ يدخل النقل في عداد الخدمات الاستهلاكية) .⁵

فالدكتور مصطفى سليم فاضل يعتبر :

" أن النقل يساهم مساهمة أساسية في تكوين الإنتاج المادي للمجتمع إلا أن هناك مفهوم متضادين حول دوره ، حيث يعتبر وفق المفهوم الأول و كأنه إمتداد لعملية الإنتاج ، أي إنه تابع و ليس مستقلا في حين يعتبر وفق المفهوم الثاني ، وسيلة حينما يكون تابعا ، ولكنه دافع للتنمية و مستقل عن عملية الإنتاج " .⁶

و يعرفه الدكتور سعد الدين عشاوي الباحث المصري :

" إن النقل بتوسيعه للتسوق و إستغلاله موارد مادية و بشرية لم تكن مستخدمة من قبل ، إنما يرفع من الإنتاج و يحسن من نوعه ، كما أنه يقدم الوسيلة للنقل السلع و الأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون أكثر نفعا ، و يساعد على توطين الأشخاص و المشروعات في الأماكن الأكثر ملائمة " .⁷

¹ هاتر أدلر، التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد، 1970 ص 7 .

² Thomson jm . (1970) . modern transport econmic . london . p 18.

³ Quinet emil . (1982) . infrastructures des transports.chotard associes . paris . p 10.

⁴ رياض محمد ، جغرافيا النقل ، دار النهضة للنشر ، بيروت-لبنان ، طبعة الاولى ، 1999، ص 07.

⁵ عبد المحسن عبد الغني ، اقتصاديات النقل ، جامعة البرصة ، 1976 ، ص 37.

⁶ مصطفى سليم فاضل ، تكلفة النقل و التوطن الصناعي في افريقيا ، القاهرة ، ص 24.

⁷ سعد الدين العشماوي ، تنظيم و إدارة النقل ، القاهرة ، 1975 ص 37.

و من خلال ملخص هذه التعريفات التي قدمها الباحثون ينتمون إلى مدارس مختلفة أين تناولو فيها النقل بإعتباره أحد أشكال الفعاليات البشرية المرتبطة بمستويات متنوعة من التنظيم و التقنيات المختلفة ، و إذا تشعب هذه التعريفات فهي تسمح لنا بإستنتاج عدد من المؤشرات الرئيسية التي تناولها هؤلاء الباحثون و التي يمكن أن تكون مجموعها الإطار الواسع و الشامل لتعريف النقل ، ومن هذه المؤشرات نذكر منها :

- ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك و العكس .
- الربط بين المناطق الوطن المختلفة و بين الدول.
- توسيع نطاق العمران و توسيع السوق الوطنية .
- اعتبار النقل فعالية انتاجية ضخمة .
- كونه وسيلة ، و قد تكون هدف بحد ذاتها.
- كونه ذا موقع خاص و متميز في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وفي التركيب القطاعي للاقتصاد .

و على أساس هذه المؤشرات المذكورة و يستقرء المعاني التي قصد اليها مختلف الباحثون في تعاريفهم ، يمكن في إعتقادنا صياغة تعريف شامل للنقل و هو :
يعتبر النقل أحد فروع النشاط الانتاجي و الاجتماعي و الخدمي ، و يهدف إلى تحقيق نقل و تسهيل إنتقال المنتجات و الأشخاص و البضائع من مكان إلى آخر بوسائل النقل المختلفة و هذا لسد حاجات المادية و الإجتماعية للسكان و البلد ، و هو أيضا يساهم على توحيد السوق ، توسيع العمران ، توفير يد العاملة .

الفرع الثاني : عناصر النقل .

تتطلب عملية النقل العناصر التالية :

- المنقول : وهو الشيء المراد نقله من مكان لآخر سواء كان من اشخاص او سلع او بضائع او معلومات بغرض زيادة قيمتها او منفعتها سواء المكانية منها او الزمانية مع الاخذ في عين الاعتبار ان المنقول في بعض الاحيان يكون السائق نفسه ¹.
- وسيلة النقل : من اهم مقومات النقل التي شهدت تطورا كبيرا سواء في الحجم او السرعة و خاصة في الوقت الحالي ².

- مكان الانطلاق الانطلاق و مكان الوصول : تعد من اهم العناصر ، فهي مراكز تجمع السلع و البضائع و تواجد الركاب ، بالاضافة الى انها مقر المحطات النهائية لوسائل النقل .
- الطريق : يعرف الطريق بانه السبيل او الممر الذي تمر منه وسائل النقل ، وهو ينقسم الى قسمين هما الطريق الطبيعي الذي لم يتدخل الانسان في تشييده او اقامته ، كما انه لا يحتاج الى نفقات

¹فضل ابراهيم الاجود، المدخل الى جغرافيا النقل،الدار العربية للنشر و التوزيع ،جامعة سبها، ليبيا،بدون سنة النشر،ص45.

²فضل ابراهيم الاجود، المرجع سابق ص 35.

السيانة وهو احد الطرق الجوية , البحرية , النهرية , اما الطريق الصناعي فهو كل الطرق التي اقامها الانسان على سطح الارض و المتمثلة في طرق السيارات , السكك الحديدية , القنوات و الانفاق و الجسور . و هذه تحتاج الى اموال و ميزانية لإنشائها¹ .
و هناك أيضا أربعة عناصر أخرى نذكر منها :

1. الطريق .
2. وحدة الحمولة .
3. قوة دفع .
4. نهايات الطرق Termini.

1: الطريق :

(1-1): الطريق الطبيعي : و يعرف الطريق الطبيعي انه ارخص الطرق لانه مهيا بواسطة القوة الطبيعية بدون اي استثمارات من اجل إنشائه ، كما انه لا يحتاج الى نفقات لصيانته و الابقاء عليه و هو احد هذه الطرق الثلاثة : الجو- البحر – النهر، وفي مجال المقارنة بين هذه الطرق الثلاثة نجد أن الطريقين الجوي و البحري كانا أفضل من الطريق النهري في إستخدامه من أجل النقل . أما الطريق النهري رغم أنه من إنشاء الطبيعة إلا اننا نجد في الكثير من الاحيان يحتاج الى نفقات عالية لتعديلها من حيث تعديل تسييعات في العرض أو تعميق .

(2-1): الطريق الصناعي : يشمل كل الطرق التي يصنعها الانسان على سطح الارض ، سواء كانت طرق برية أو حديدية أو قنوات أو الانفاق و الجسور أو الطرق المعلقة ، ويضاف الى ذلك كل وسائل النقل الخاصة الاخرى مثل شبكات التيار الكهربائي و كابلات المواصلات.

2: وحدة الحمولة : إن تطور وسائل النقل على النحو الذي ذكرناه من قبل ، قد أدى إلى إحداث تعديلات كثيرة ، ليس فقط في الوسيلة و الطاقة المحركة و السرعة و لكن أيضا في كمية البضائع المنقولة و نوعية وحدة الحمولة و درجة عموميته أو تخصيصها .

(1-2): الانسان كوحدة حمولة : يكون الانسان ك اول وحدات الحمولة المعروفة ، ومزال كذلك في ظروف طبيعية خاصة برغم التطور الهائل الذي حدث في النقل ، ففي المناطق الجبلية الوعرة وفي الغابات الاستوائية الكثيفة ، مازالت الحمولة تنقل اساسا على راس الانسان ، أو هو يجرها خلفه او يدفعها امامه ، و أيا كان الامر فإن الانسان كوحدة حمل له مميز أساسية واحدة تفضل أشكال وحدات الحمل الاخرى ، هذه الميزة هي إمكانية الحمل و الصعود في منحدرات الشديدة .
(2-2): الحيوان كوحدة حمولة : لا شكل في استخدام الحيوان في الحمل للانسان كوحدة حمل بآلاف السنين ، وقد ترتب عن على إكتشاف الانسان هذه الميزة في الحيوان فكانت الابقار و الجواميس و الاحصنة و الابلغة في جر الحمولة .

¹طهراوي زهرة ، ص 88، مرجع سابق ص 33.

(2-3): العربات كوحدة حمولة : هنا اكتش الانسان بدأ الثورة الحقيقية في عالم النقل و التجارة ، ولا شك ان العربات الخشبية الاولى الاولى كانت صغيرة الحجم ب اربعة عجلات وصولا إلى السيارات و الباخرات و القطارات و الطائرات.

3: قوة الدفع : تختلف قوة الدفع لوسائل النقل اختلافا كبيرا ان نقسمها الى ثلاثة أقسام : (3-1) : قوة دفع البيولوجية الحية : تتمثل في القوة العضلية للانسان و القوة العضلية للحيوان و لسنا في حاجة الى المزيد من الايضاح لكن الملاحظة هنا هي ان هذه القوة محدودة بطاقتها الحية فلا يمكن ان تزيد عن قدرتها لان الانسان لا يحتمل .

(3-2) : قوة الدفع الطبيعية : فنعني بها استخدام اندفاع الماء في الانهار لكي تسير السفن و القوارب ، و استخدام الريح لكي لتسير الشراع في النهر و كلاهما غير محدود الطاقة لكنهما بعيدان عن التحكم البشري .

(3-3) : قوة الدفع الميكانيكية : و أخيرا فان قوة الدفع الميكانيكية التي بدأت باستخدام البخار و انتهت بغرفة الاحتراق الداخلي (الموتور) ، هي قوى غير محدودة الطاقة إلا بمواصفات الالة المستخدمة وقوة احتمال الجسم المحرك للضغوط و التوازن .

4: نهايات الطرق : لكل طريق بري او بحري او الجوي بداية و نهاية ، ولكن البداية و النهاية متبادلة بالنسبة لوسيلة النقل بحيث يصح ان نسميها فقط النهاية لخط ملاحه او السكة الحديدية او الطائرة و البدايت فقط هي التي تحدد بالنسبة للركاب أو البضائع .

الفرع الثالث : انواع النقل

منذ القرن التاسع عشر و حتى الان شهد العالم تطورا تكنولوجيا كبيرا في المجال النقل من حيث الوسائل و السرعة و الراحة و الامان .

يتكون النقل عامة من اقسام عديدة تتحدد بواسطة الوسيلة مثل النقل البحري , النقل بالسكك الحديدية , النقل .

اولا: النقل البري

و ينقسم الى قسمين:

إن النقل البري بدوره له عدة وسائل أو أنماط أو وسائط أهمها النقل بالسيارات و النقل عبر السكك الحديدية، و في ما يأتي نحدد كل نوع منها على النحو التالي:

أ: السيارات

هي أكثر أنواع النقل شيوعا في العالم بالرغم من ان تكلفته أكثر من تكلفة أية وسيلة نقل أخرى و يعود ذلك للمرونة التي تتمتع بها السيارات كما تتميز سيارات الشحن الكبير عن القاطرات كونها أكثر مرونة في المسافات التي تقل عن 200 كلم ، بالإضافة إلى ذلك فإن السيارات تستطيع سلوك في الطرق الوعرة و الملتوية بعكس القطارات التي تسلك طريقا مستقيما و من هنا يتزايد استخدام هذه السيارات عاما بعد عام .حيث كانت قديما تقوم على اساسا بنقل الافراد ، نظرا لانها كانت سيارات خفيفة و كانت كافية لمواجهة حاجيات الانسان حينها كما انها كانت تتفق مع طبيعة و شبكة الطرقات

و لكن الظروف تغيرت في السموات الاخيرة بعد التقدم التكنولوجي الذي وصل اليه الانسان في صناعة السيارات التي تنوعت في حجمها و نوعها و في تخصصها ،مما شجع على زيادة حركة النقل بالسيارات التي ارتفع عددها من 27 مليون سيارة عام 1927..... الى نحو 978 مليون عام 2010.

ب: السكك الحديدية

ان النقل بالسكك الحديدية يستخدم في نقل الركاب و البضائع بواسطة قطارات و عربات مصممة خصيصا لسير على قضبان الحديدية ، فالسكة الحديدية تربط بين المدن ببعضها البعض في بلد واحد و تضمنها شبكة سكك حديدية كما تربط بين الدول و تتشابك شبكات دولة ما مع شبكات جيرانها ، و غالبا ما نجد قارة بأكملها مرتبطة بشبكة عظيمة من السكك الحديدية حيث طورت السكك الحديدية في العقود الماية فزيدت سرعتها ، و اصبحت تسير بالكهرباء ووصلت سرعتها الى مايفوق 300 كيلو متر في الساعة من ضمن تلك القطارات فائقة السرعة : قطار طوكيو -اوساكا في اليابان و يسمى شينكانسن.

ثانيا : النقل المائي أو البحري.

و يعتبر النقل المائي من أولوسائل التي استخدمها الانسان في تنقلاته , اذ ان الماجري المائي متوفر بصورة دائمة و طبيعية و بشكل كبير ، وقد استخدمت السفن الشراعية ، ثم السفن التجارية مع بداية الثورة الصناعية ، اما حديثا فاصبحت السفن تسير بقوة البترول و الغاز ، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية ، و يعتبر الطريق الاكثر استخداما للنقل في التجارة الدولية و الاقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الاخرى.

ثالثا : النقل الجوي :

ان النقل الجوي اصبح ليس فقط وسيلة بين القارات بل مختلف البلدان أيضا ممكن ان تكون بين المدن في البلد الواحد و يعد الميدان الاقتصادي الذي يضم كافة اشكال نقل الافراد و البضائع لغاياتمدنية و عسكرية و هو ايضا لديه خاصية نقل الركاب و البضائع او البريد و لديه أنواع النقل الجوي بما فيها النقل الجوي الدولي المنتظم ومن اهم مميزات هذا النوع هو ان يكون التشغيل دوليا ، ان يكون الغرض من التشغيل نقل ، ان يكون تشغيل مفتوحا للجمهور ، ان تكون مجموعة من الرحلات منظمة و مرتبة ، و هناك نوع آخر المتمثل في النقل الجوي الدولي الغير منتظم الذي يقوم على مايلي : عدم الالتزام بجداول المواعيد المعلنة سلفا ، لا يكون مفتوحا للجمهور ، الرحلات الغير منتظمة لا تعمل الا في حالة استكمال حمولتها المعروضة .

المطلب الثاني : أسباب النقل و دوافعه .

يشهد عالم اليوم حركة كثيفة لوسائل النقل و الانتقال تتعدد دوافعها و اسبابها التي يمكن حصرها ¹:
الفرع الاول :الدوافع الإقتصادية .

¹طهراوي زهرة، مرجع سابق ص 91.

وهي الدوافع و الاسباب الرئيسية لحركة أغلب وسائل النقل في جميع انحاء العالم وهي حركة الانسان من اجل توفير غذائه , تعمير الاراضي الجديدة , التبادل التجاري تحقيق المنفعة المكانية و المنفعة الزمانية لسلع و البضائع و ايضا هناك ايضا دوافع عسكرية التي خلقت و تخلق الحركة و الانتقال , فالجيوش تتحرك من مكان لآخر في حالتها الدفاع و الهجوم .

الفرع الثاني : الدوافع السياسية

من الملاحظة في كل دول العالم ان الكثير من الطرق التي شقت و المطارات التي اقيمت و غيرها من مشآت النقل

ووسائل التي تستورد او تصنع , لم تكن من اجل اغراض اقتصادية و انما من اجل اغراض سياسية تتمثل في :

*ربط اقاليم الدولة ببعضها

*تقوية العلاقات مع الدول المجاورة

*حماية الامن العام و تنفيذ القوانين الصارمة

و ايضا نضيف الدوافع الاجتماعية و هي التي تخلق الحركة و تؤدي الى انتقال الافراد و الجماعات من منطقة الاخرى , فالكثير من الافراد خاصة في الدول النامية يقومون بزيارة الاهل و الاقارب و الاصدقاء خاصة في المناسبات .

الفرع الثالث : الدوافع الدينية.

نتيجة لتطور وسائل النقل ازداد عدد الرحلات التي ترجع دوافعها الى الامور دينية كالحج الذي يتطلب انتقال حجاج بيت الله الحرام الى مكة لتأديتها , هذا الانتقال يؤدي الى خلق العديد من الرحلات البحرية و الجوية و البرية , مما يزيد من كثافة الحركة بين دول العالم لاسيما دول العالم الاسلامي و المملكة العربية السعودية في فترة الحج.

و هنا نتطرق الى دوافع العلمية التي تعد من اهم دوافع الحركة خاصة داخل المدن و القرى , ف الكثير من الرحلات التي تنطلق داخل المدن على وجه الخصوص سببها تعليمي او علمي .

اضافة الى دوافع الصحية نظرا لاختلاف درجة التطور و التقدم في الطب بين دول العالم وفي داخل الدولة الواحد نجد ان الكثير من الرحلات تنظم بدوافع صحية بالدرجة الاولى , فينتقل السكان من القرى الى المدن للعلاج و كذلك سكان الدول النامية و المختلفة ينتقلون الى الدول المتقدمة في هذا المجال بحثا عن خدمات طبية افضل مما يقدم في بلدانهم .

المطلب الثالث : التأثيرات الاقتصادية للنقل.

الفرع الاول : أهمية الاقتصادية للنقل .¹

ان التطور السريع الذي شهدته وسائل النقل ترتب عليه تأثيرات هامة على مختلف الجوانب منها الاقتصادية

¹طهراوي زهرة ، مرجع سبق ذكره.

و المتمثلة في :

- المساعدة و الاسهام في تعمير و تطوير و استثمار الكثير من الاراضي الغير مؤهلة , فبعد شق الطرق و بناء السكك الحديدية و المطارات تم تعمير الكثير من الاراضي باقامة المشاريع الصناعية و الزراعية و الخدماتية .
 - المساهمة في تخفيض معدلات البطالة من خلال توفير الالاف من فرص العمل في وسائل النقل ف وسيلة النقل الواحدة توفر ما بين 5-7 فرص عمل تحتاجها في اعمال ادارية و صيانة و قيادة و خدمة و غيرها , اذ انه يعتمد بشكل اساسي على عنصرين هامين هما : البشري و وسيلة النقل .
 - يساعد توفر النقل السريع و المريح و باسعار معقولة في تفعيل حركة السوق و تنشيط التجارة الداخلية عن طريق نقل كميات كبيرة من السلع و البضائع اليها بالاضافة الى زيادة عدد الاشخاص الذي يتم نقلهم الى هذه الاسواق .
 - المساهمة في رفع مستوى المعيشة فكلما تحسن قطاع النقل كلما ساعد على تحسين و تطوير القطاعات الاقتصادية الاخرى , ومن ثما ينمو و يزداد الدخل الوطني الذي يترتب عليه ارتفاع مستوى المعيشة لدى افراد المجتمع .
 - المساهمة في تحسين و تطوير قطاعات و الانشطة الاقتصادية الاخرى مثل الزراعة و الصناعة عن طريق توفير احتياجاتها و فتح اسواق جديدة امامها لتصرف منتجاتها .
 - يساعد النقل على تنشيط حركة السياحة في اي بلد من خلال الخدمات التي يقدمها قصد اقبال السياح الى اماكن التي يرغبون بزيارتها .
- الفرع الثاني : مساهمة وسائل النقل في التطوير الاقتصادي.**¹
- 1: اتساع السوق و تساهم نظم النقل في إتاحة فرصة التنقل للسلع و الأفراد إلى مكان الأماكن التي يمكن الإنتفاع بها و من ثم فهي تؤدي إلى إتساع السوق من خلال إزالة عدم المنفعة الذي يفرضه بعد المسافة.
 - 2: زيادة الإنتاجية و تساعد النظم الجيدة للنقل في إمكانية الإنتقال للموارد و عناصر الإنتاج ومن ثم يمكن إستغلال الموارد البشرية و المادية إستغلالا يؤدي إلى زيادة الإنتاجية حيث تنتقل السلع والأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا.
 - 3: إتاحة إمكانية التوطن للصناعات في الأماكن الأكثر نفعا و ملائمة من الناحية الاقتصادية حيث يتبع توافر شبكات النقل الجيدة عدم تفقد المصانع و المشروعات التجارية و الزراعية وغيرها بمكان بل يمكنها من حرية اختيار مكان التوطن بما يتناسب مع الظروف الخاصة بتوافر المواد الخام أو مصادر المياه والذي يمكن أن يكون له أثر إيجابي على تكلفة إنتاج السلع و الخدمات ، بمعنى آخر يتبع وسائل النقل للمشاريع التجارية و الصناعية و الزراعية حرية إختيار الموقع الاقتصادي المناسب.

¹قلبازة امال و بن حارة حياة ، لوجيستيك النقل و دوره في التنمية الاقتصادية-دراسة برنامج تطوير قطاع النقل في الجزائر - ، مقالة جامعية ، جامعة مسغانم .

حيث شهد النصف الثاني من القرن العشرين تطورا ملحوظا في وسائل و خدمات النقل خاصة في مجال نقل البضائع ، تزامن هذا التطور مع ظهور و إنتشار الاعتماد على الحاويات في تداول و انتقال البضائع ، صاحب هذا التغير في مفهوم خدمة النقل بحيث أصبحت النظرة أكثر شمولية لحركة انتقال السلع / البضائع من مكان لآخر ، فصاحب البضاعة أو من يمثله ينظر إلى حركة بضائعه من منطق مفهوم التكلفة الكلية وهي تشمل جميع الابعاء المالية التي يتحملها في سبيل انتقال بضائعه من مكان لآخر في الوقت المناسب و بالحالة المناسبة و يطلق على التكلفة الكلية في هذه الحالة تكلفة الكلية في هذه الحالة تكاليف الوجستيات .

الفرع الثالث: مكانة النقل الاقتصادية¹.

حيث تتضح مكانة النقل اهميته في الاقتصاد الوطني من خلال العناصر التالية :

- 1:التاثير على الاستراتيجية التنموية الاقتصادية حيث باتي قطاع النقل على راس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي و يعتبر الركيزة الاساسية للاقتصاد القومي حيث يمثل دعامة اساسية من دعائم التقدم ولا يمكن تصور تحقق النمو والمتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي دون تامين احتياجات تلك القطاعات من النقل ، يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك.
 - 2:انتقال العمال و زيادة راس المال حيث يعتبر قطاع النقل من احد اهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع ذلك العنصر البشري هو اساس الذي تقوم عليه عملية النقل بما تتطلبه العملية من جهد ، ويساهم في معدلات التكوين الراسمالي المادي و البشري .
 - 3: الترابط و التراكم الاقتصادي حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة و البعد و توسيع السوق و استغلال الموارد الطبيعية و البشرية ، و زيادة الانتاج ، انتقال السلع و اليد العاملة الى الاماكن التي تكون اكثر نفعاً و توطينا للمشاريع في الاماكن ذات الجودة الاقتصادية الافضل و بالتالي تدعيم علاقات التكامل الاقتصادية بين مختلف الصناعات و مختلف القطاعات .
 - 4: تحسين مركز ميزان المدفوعات وذلك من خلال زيادة الطاقة الدولية التصديرية و تحقيق مزيد من من العملات الاجنبية الى جانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تخصص في انتاج الصادرات من جهة و توفير بدائل للواردات من جهة اخرى وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات.
- يمكن اضافة توصيات لقطاع النقل و تاثيره في قطاع الاقتصادي حيث من الضروري 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.

¹د سلامة وفاء ، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر ، جامعة 20 اوت 1955 ، سكيكدة ، الجزائر ، مجلة البشائر الاقتصادية المجلد الخامس ، العدد 1 ، تاريخ القبول 2019/05/22.

باعتبار قطاع النقل القاطرة التي تجر باقي القطاعات، ينبغي التنسيق بين مختلف وزارات هذه القطاعات لوضع مشاريع نقل تخدم مصالح كل القطاعات.

المبحث الثاني : جهود تطوير قطاع النقل في الجزائر.

تعتبر مشاريع البنية التحتية من اهم الانشطة الرئيسية التي ينبغي على الدولة ان تتولى القيام بها لانه لايمكن ان تكون هناك تنمية اقتصادية في غياب بنية تحتية مؤهلة وذات جودة تسمح بممارسة النشاط الاقتصادي لمختلف القطاعات و انطلاقا من هته النظرة اولت السلطات العمومية من خلال كل البرامج التنموية التي تم اطلاقها في الفترة 2000- 2010 اهمية كبيرة لتطوير و اعادة تاهيل البنية التحتية حيث تركزت اهم المشاريع الكبرى في ثلاثة قطاعات رئيسية و الموضحة في المطالب الثالثة الموضحة ادناه.

المطلب الاول : قطاع الاشغال العمومية .

لعب قطاع الاشغال العمومية دورا رئيسيا في الاستراتيجية التنموية التي تنتهجها السلطات العمومية , و ذلك باعتباره قطاعا محركا لمختلف القطاعات الاقتصادية من خلال توفير الشروط الملائمة للأنشطة الاقتصادية في مختلف المجالات , و نظرا لارتباطه بتحسين الايطار المعيشي للسكان . و تناولنا اهم المحاور الاساسية لبرنامج عمل قطاع الاشغال العمومية على اساس فروع ثلاثة :

الفرع الاول : انشاء الشبكات عصرية

ان انشاء شبكات الطرق العصرية التي تتماشى مع المقاييس الدولية اولا و ثانيا تلبي الاحتياجات الوطنية .

مثل الطريق السيار شرق / غرب , الذي تم الاعلان عن قرار انجازه مشروع الطريق شرق /غرب يوم 21 فيفري 2005 من طرف رئيس الجمهورية الذي اعطى اشارة انطلاق الاشغال بصفة رسمية من منطقة –حمادي – بولاية بومرداس في يوم 14 مارس 2007 حيث يمتد هذا الطريق من الحدود التونسية الى الحدود المغربية على طول 1216 كلم منها 927 كلم تمثل طرقا جديدة تتوزع على ثلاثة اجزاء المتمثلة في الشرق (برج بوعريريج – الحدود التونسية) على مسافة 399 كلم , الوسط (برج بوعريريج – الشلف) على مسافة 169 كلم , الغرب (الشلف – الحدود المغربية) على مسافة 359 كلم .

حيث يربط هذا المشروع بين 24 ولاية , و سيتم وصل اقطاب التنمية بالهضاب العليا التي لا يعبرها الطريق من خلال طرق ثانوية , حيث سيبلغ طول الشبكة الاجمالية للطريق السيار بحساب الامتدادات و الروابط الى حوالي 1700 كلم , و ايضا انجاز الطريق الاجتيابي الثاني للعاصمة الذي يربط بين مدينتي زرالدة و بودواو ببومرداس الذي يمتد على مسافة 70 كلم و يعبر اربعة ولايات المتمثلة في : تيبازة , الجزائر , البلدية و بومرداس حيث يدخل انجاز هذا الطريق ضمن مجموعة الطرق الاجتيابية المخصصة للعاصمة بهدف تخفيف ضغط حركة المرور و التي

تتضمن ايضا طريق الاجتتابي الثالث بين تيبازة و برج نايل على مسافة 160 كلم ، و الطريق الاجتتابي الرابع بين عين الدفلى و برج بوعريريج على مسافة 350 كلم .

الفرع الثاني : الحفاظ على شبكة الطرقات و صيانتها .

ان الحفاظ على شبكة الطرقات الموجودة و عصرنتها باستمرار و صيانة و تحديث المنشآت القاعدية البحرية الموجودة و انشاء منشآت قاعدية جديدة للتجارة ، و الصيد مثل اعادة تاهيل و تطوير 6000 كلم على مستوى شبكة الطرقات الوطنية الولائية و هذا عبر مختلف المناطق (شمال ، هضاب العليا ، جنوب) التي تضمنت اعادة تاهيل الطرق الوطنية و الولائية و الطرق البلدية ، و ايضا اشغال تطوير التي شملت تحديث و انجاز طرق جديدة و استكمال الشطر الجزائري من الطريق الصحراوي الذي تم فيه استكمال شطر الطريق الرابط بين تمنراست و عين قزام بالحدود الجزائرية النيجيرية ، و تم فتحه في 2009 حيث يمتد طوله مسافة 415 كلم و ايضا تحويل التدريجي للطريق العابر للصحراء الى طريق السريع و ايضا صيانة الطريق السريع الرابط بين بوسماعيل و شرشال على طول 65 كلم . كما تم صيانة الطريق الرابط بين جيجل و ميلة و سطيف الرابط بين الميناءات جنجن بجيجل و الطريق السيار شرق - غرب على طول 75 كلم في السنوات القليلة الاخيرة بنسبة كبيرة من اصل الطريق كما تم صيانة الطرق الساحلية و استكمال عدة مدن بالطريق السيار حيث يصل عدد هذه الطرق الى 23 طريقا .

الفرع الثالث : تحسين ميزات المطارات و الموانئ.

تعزيز و تحديث المنشآت الخاصة ب 20 مطار و 11 ميناء الذي تم فيه مجال المنشآت القاعدية البحرية من المرتقب الانطلاق في 56 مشروعا رئيسيا اهمها : انجاز 10 مشاريع و ترميم المنشآت القاعدية على مستوى 8 موانئ و توسيع ميناء وهران ، انجاز 4 موانئ و مرافئ للصيد و انجاز 8 مشاريع و تهيئة موانئ عديدة للصيد و لا ننسى انجاز مشروعات لل حماية المدنية في السواحل و 15 مشروع للجرف تخص ثلاثة موانئ تجارية و 7 موانئ ، و مرافئ و ميناء للترفيه ، و في مجال منشآت المطارات ، ينتظر انطلاقا 30 مشروعا ، اهمها تعزيز و تطوير مطارات وهران ، تيميمون ، بشار ، تيارت ، تبسة ، الجزائر العاصمة ، جيجل ، المنيع . كما تم توسيع الارضية الرئيسية لمطار سطيف ، و مواقف السيارات بمطاري عنابة و المنيع ، اعادة تاهيل مطار مستغانم و اشغال التطهير المطارات الوطنية عامة .

المطلب الثاني : قطاع النقل.

تتضمن اهم المشاريع الكبرى لقطاع النقل شبكة السكك الحديدية ، و مشروع ميترو الجزائر ، و خطوط الترامواي ، اضافة الى مشاريع المطارات الجديدة و هذا على النحو الموضح في الفروع الاخرى .

الفرع الاول : شبكة السكة الحديدية.

تتمثل اهم المشاريع الكبرى التي تخص شبكة السكك الحديدية و التي تم انجازها في العشرية الاخيرة الى غاية السداسي الاول من سنة 2010 فيما يلي :

انجاز و عصرنة 1797 كلم من خطوط السكة الحديدية ، كهربة 333 كلم من خطوط السكة الحديدية ، اعادة تاهيل 800 كلم من خطوط السكك الحديدية غير المستعملة ، انجاز ازدواجية 13 خط للسكة الحديدية في اطار مخطط لعصرنة الشبكة الوطنية للسكك الحديدية .

حيث ان تعديلات التي مست برنامج سير القطارات لضاحية الجزائر العاصمة حيز التنفيذ حسبما اعلنت شركة النقل ب السكك الحديدية حيث افاد بيان للشركة الوطنية للسكك الحديدية في 9 ديسمبر 2021 عن تقليص مسار خط حركة سير قطارات الجزائر – تيزي وزو – واد عيسى.

و اوضحت الشركة في بيان لها ان سير قطارات الجزائر – تيزي وزو – واد عيسى التي بدأت في 11 ديسمبر 2021 تقليص مسار الخط ليكون التوقف و الانطلاق على مستوى محطة اغا (العاصمة) و اشارت ان هذا التعديل ناجم عن مباشرة اشغال لصيانة للسكة ، و في يوم 17 نوفمبر 2021 اعلنت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن اضطراب في الحركة القطارات الرابطة بين الجزائر و البلدية ، على اثر سقوط شجرة ادت الى اتلاف الخطوط الكهربائية كما اوضحت الشركة في بيان لها على ساعة 08:00 ، انقطاعا للتزويد بالطاقة الكهربائية اثر الشجرة التي سقطت . كما ان الشركة اعلنت عن تذبذب ناجم عن احتجاجية قام بها بعض سائقي القطارات صبيحة يوم العمل لكن تم علاج هذا الامر تم علاجه .

الفرع الثاني : مترو العاصمة¹

ان مترو الجزائر من اقدم المشاريع الكبرى التي راهنت عليها السلطات العمومية ، و ذلك من اجل القضاء على مشاكل الازدحام و نقص وسائل بالعاصمة التي يزيد حاليا تعداد المركبات عبر طرقها عن مليون مركبة بشكل يومي كما ان سكانها لا يقلون عن 5 ملايين نسمة حسب اخر الاحصائيات الرسمية ، فبعد مراحل عديدة من فكرة تجسيده التي تعود لسنة 1970 وكان يضم في دراسته خطا واحد يربط وسط العاصمة بشرقها عبر محور البريد المركزي – حسين داي ، الا ان المشروع توقف لمدة 12 سنة بسبب تسرع الحكومة انذاك في طرح المشروع دون دراسة معمقة ثم اعيد بعثه من جديد سنة 1982 بعد تكليف مؤسستين المانية و اخرى يابانية بالدراسة و الانجاز ، الا انه تم توقيف الاشغال في بدايتها بسبب انهيار اسعار النفط الى ما دون 15 دولار للبرميل بعد ما كانت تقريبا 30 دولار.

اما في سنة 2003 ومع ارتفاع اسعار النفط قررت الحكومة تخصيص مبلغ مالي جديد للميترو الجزائر مع اعادة تنظيم هياكله و محاوره الاساسية فتقرر اضافة خطوط جديدة و الربط بينها لتغطية اهم بؤر مشاكل النقل في الجزائر العاصمة ، فزيادة عن خط البريد المركزي – حي البدر ، فقد تم اضافة خطوط جديدة مثل عين النعجة – براق و البريد المركزي – برج الكيفان . و

¹الديوان الوطني للإحصائيات.

تقدرت التكلفة الاولى للشطر الاول من هذا المشروع ب 77 مليار دينار للانجاز و 47 مليار دينار للتجهيزات على ان تخصص ميزانية اخرى لاستكمال كافة الروتوشات .
و بدا تشغيل الخط الاول للمetro الذي يربط بين البريد المركزي و حي البدر بطول 9 كلم في الفاتح من نوفمبر 2011 و الذي تمكن من نقل 300 الف مسافر يوميا ، و قد تم تسجيل ثلاثة تمديدات لهذا لهذا الخط :

خط حي البدر – الحراش ، بطول 4 كلم و يرتقب تسليمه في 2014 .
خط البريد المركزي – ساحة الشهداء ، بطول 2 كلم و يرتقب تسليمه سنة 2015 .
خط حي البدر – عين النعجة ، بطول 3,6 كلم و يرتقب تسليمه سنة 2016 .
اما حاليا فقد تم تحقيق تقريبا جميع ما خططوا له و قدرو نسبة 89 بالمئة اما الان فلديهم تطلعات اخرى و مشاريع اخرى .

الفرع الثالث : انجاز سكك في المدن الكبرى

يتواجد حاليا خطوط التراموي (خط سكة كهربائي سريع) بكل من الجزائر العاصمة و الذي تم تشغيله تجاريا يوم 08 ماي 2011¹ وهران و تم تشغيل تجاريا يوم 02 ماي 2013 و قسنطينة و قد تم تشغيله تجاريا يوم 05 ماي 2013 . كما تم تسجيل انطلاق مشاريع انجاز التراموي بكل من ولايات سيدي بلعباس ، مستغانم ، سطيف ، ورقلة و باتنة كما تم انجاز خطوط جديدة للتليفريك ببعض المدن الكبرى ، انجاز مطارات جديدة .
كما انها عطت تقارير مفصلة حول فترة 2010-2014 ، حيث انه تم اتمام عدد معتبر من المشاريع الكبرى الخاصة بقطاع النقل :
تم انجاز 17 خط جديد للسكك الحديدية بين مناطق الشرق و الغرب بمجموع 6000 كلم .
اتمام عملية كهربية السكة الحديدية الشمالي .
انجاز ازدواجية 800 كلم من خطوط السكك الحديدية على مستوى منطقة الجنوب الغربي .
انجاز خطوط للتراموي على مستوى 14 مدينة .
استحداث 27 مؤسسة جديدة للنقل الحضري و 35 محطة برية .
تحديث 08 مطارات و توسعة 04 موانئ .

المطلب الثالث : تكاليف إنجاز مشاريع قطاع النقل .

يمكن متابعة تكاليف انجاز مشاريع قطاعي النقل و الاشغال العمومية فيما يلي :

الفرع الاول : مشاريع صيانة الطرقات²

اتبعت السلطات العمومية سياسة متكاملة في مجال الطرقات ، حيث انه بالتزامن مع مشاريع انجاز الطرقات الجديدة تم الشروع في مشاريع اخرى قصد تحديث و صيانة شبكة الطرقات ، غير ان

¹<http://ar.wikipedia.org/wiki/ترامواي-الجزائر-العاصمة>

² Rapport n°36270-dz,volume2(annexes et supplements statistiquer),<republique algerienne
à la recherche d'un investissement public de qualite> la banque mondiale ,2007 ,p39.

الملاحظة هو ان معدل المبالغ المخصصة للصيانة سنة 2004 لم يتجاوز 1,5 دينار سنويا ثم ارتفع من خلال البرنامج التكميلي لدعم النمو الى 7 مليار دينار سنويا ، لكن حسب دراسة البنك الدولي يتطلب مخصص صيانة دائمة و دورية معدل 10,5 مليار دينار سنويا ، اي ان المبلغ المخصص لل مشاريع السنوية لا تغطي سوى نسبة 67 بالمئة من متطلبات الصيانة .

كما ان مشروع الطريق السيار شرق – غرب ، الذي يأخذ اهتماما واسعا و كبيرا من حيث الاهمية و الذي قدر انجازه ب قيمة 805 مليار دينار و الذي تتم صيانتة تقريبا تكون متزامنة لانه طريق وطني في مقاييس عالمية وهو ايضا له حصة مخصصة من القيمة الاجمالية لصيانة .

الفرع الثاني : مشروع الميترو.

ان هذا المشروع من اقدم المشاريع الكبرى في الجزائر ، وقد قدرت تكلفة الانجاز الاولى التي خصصت له مؤخرا للشطر الاول بطول 905 كلم بين البريد المركزي و حي البدر ب حوالي 77 مليار دينار اضافة الى 47 مليار دينار لل تجهيزات ، وحيث كلف الخزينة العمومية الكثير من العقود ، خاصة وجود تضاريس صعبة التي تميز الجزائر العاصمة وهذا ما صعب من مهمة انجاز الميترو و رفع التكاليف بشكل كبير ، و يرون انه من الافضل استبدال مشاريع التوسعة بمجموعة من الخطوط الترامواي التي تعتبر اقل تكلفة و اسهل من ناحية الانجاز .

الفرع الثالث : مشاريع السكك الحديدية و و مطارات و الموانئ .

تشير بعض لتقديرات الى ان مخطط تطوير شبكة السكك الحديدية قد استهلك الى غاية سنة 2009 حوالي 11,4 مليار اورو ، و رغم الاهمية التي تحتلها السكك الحديدية في تسهيل حركة الافراد و نقل البضائع الا ان حجم الانشطة الاقتصادية و تمركزها في المدن الكبيرة يجعل من المردودية الاقتصادية لمثل هذه المشاريع ضئيلا خاصة في المدى القريب ، غير انه في السنوات الخمسة الاخير يتم استكمال مختلف المشاريع الكبرى في جميع المناطق مثل مشروع ولاية البيض الذي يتم العمل عليه و اضافة الى ولاية تيارت و من المنتظر ان يعرف النقل باستعمال شبكة السكة الحديدية ارتفاعا عاليا و نزوحا مرتفع بالتوازي مع نمو و توسع الانشطة الاقتصادية .

اما عن مشاريع المطارات و الموانئ فان التكاليف هنا ايضا كبيرة لا يتناسب مع حجم الرحلات الداخلية و الخارجية بالمطارات و حركة الانشطة التجارية بالموانئ ، كما ان عدم تحديث اساليب تسيير الموانئ و المطارات و شركات النقل الجوي و البحري و ضعف القطاع السياحي يضعف من مردودية الاقتصادية للاستثمارات الضخمة من المردودية الاقتصادية للاستثمارات الضخمة في توسعة و تطوير الهياكل الاساسية المتعلقة بالنقل البحري و الجوي .

الجدول 10 : القيمة المالية للمشاريع المسجلة لدى وكالة الوطنية للتطوير الاستثمار لفترة (2017-2002)¹

¹ اعتمادا على تصريحات بالاستثمار 2017-2002 المسجلة على الموقع التالي :

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
مجموع	14300664	100

المصدر : من إعداد الطالبان و إعمادا على :

Ministere te transport ,derection de la planification et du devloppement ,
aninuaire statistique du secteur (2002-2017) .

من خلال الجدول يتضح انه من الرغم من العدد الكبير للمشريع المسجلة في قطاع النقل خلال هذه الفترة و اهمية قيمتها المالية المقدرة بمبلغ 1164966 مليون دج الا انه لم يستفد الا بنسبة 8.15 % من اجمالي الموارد المالية التي استفادت منها القطاعات الاخرى و يحتل بذلك المركز الخامس ، وهو ما يؤكد على تركيز الجزائر على قطاع الصناعة بالدرجة الاولى ، فمازال قطاع النقل بعيد عن دائرة الاهتمام على الرغم من اهمية هذا الاخير بالنسبة لكل القطاعات الاقتصادية. وفيما يتعلق بالمشاريع المقررة في السنوات المقبلة فان ميزانية تجهيز ضمن مشروع قانون المالية ارتفعت ارتفاعا ملحوظا تبعا لتسجيل عدة مشاريع جديدة بعد ثلاثة سنوات لم يتم تسجيل اي مشروع جديد في الميزانية ، وعلى الرغم من المجهودات الرامية اصلاح القطاع النقل في الجزائر الا انه مازال يواجه العديد من مشاكل التي لا تختلف اجمالا من مشاكل الدول و العربية عموما و دول شمال افريقي خاصة .

خلاصة الفصل:

يتضح لنا جليا في دراستنا لهذا الفصل ان النقل عرف تراكما للمفاهيم و ارتبط بالحياة الانسانية من ظهورها الى غاية وصولها الى ماهي عليه من تطور و تقدم تكنولوجي، و هذا التراكم لمفاهيم بختلاف زايا معالجه ،و ايضا وسائل و طرق النقل ، حيث نجد النقل البري و الجوي و البحري وقد شهد النقل تطورا كبيرا نتيجة للتطورات الكبيرة التي عرفتھا وسائل النقل و قد وافق هذا تدور زيادة في حركة الاقتصاد الوطني خاصة بالنسبة للدولة التي تتوفر لديها وسائل النقل و منشآت قاعدية متطورة ،كما رثينا المشاريع التي طلقته الدولة خلل فترة 2000 و ما فوق ، خاص منها طريق سيار شرق-غرب ، و هضاب العليا ، الكريق السريع ، الى مشاريع السكك الحديدية و مشروع الميترو و الترامواي التي يكون لديها تاثير كبير على اقتصاد الدولة ايجابيا.







تمهيد:

يتميز قطاع النقل في الجزائر على مر الزمان وخاصة بعد الاستقلال الى غاية نهاية القرن العشرين باهتمام لم يرق الى المستوى الذي يؤهله ان يوفر خدمات ذات نوعية توافق مع معايير النقل الدولية ، وهذا في اعتقادنا يعود للعديد من الاسباب لعل من اهمها ضعف البنية التحتية التي نتجت بسبب ضعف التمويل والى وجود اسباب اخرى سيتم التطرق اليها لاحقا.

اما حديثا (بداية القرن الواحد و العشرون) فقد غيرت السلطات في الجزائر سياستها تجاه القطاع النقل و اصبحت توليه عناية و تركيزا ، لانه وجدته بصورة غير واضحة و بعلاقة مستترة يؤثر على واقع اقتصاد الجزائر ، لذا اعدت له عدة برامج و خطط لتدارك الامر الذي كان مسجلا في الايطار من اجل النهوض بالاقتصاد .

المبحث الاول : تطور قطاع النقل في الجزائر.

يعتبر قطاع النقل ركن هام من اركان التنمية الاقتصادية لاي بلد من البلدان و دراسة النقل تتطلب الوقوف على واقع قطاع النقل القائم و تطوره و مدى مساهمة في نقل الركاب من اجل زيادة فاعلية في جميع المجالات الاقتصادية و السياسية و السياحة..... الخ .

المطلب الاول : تطور حركة النقل البري ¹.

يمثل النقل البري احد ابرز التحديات التي تواجه تطوير البلد اذ يجب ان تستجيب الخدمات المقدمة الى السرعة و الانتظام و تحقيق الاهداف المسطرة و المردودية المناسبة سيما ان الجزائر كبيرة و التنقل فيها ضروري و اصبح تلبية للحاجات لانه بعد ما كان يستغرق ايام و ساعات اصبح سويغات قليلة .

الفرع الاول : خاصية النقل البري ²

إن النقل البري بدوره له عدة وسائل أو أنماط أو وسائط أهمها النقل بالسيارات و النقل عبر السكك الحديدية، و في ما يأتي نحدد خصائص كل نوع منها على النحو التالي:

أ – السيارات:

يعتبر النقل بالسيارات ذو مزايا عديدة أهمها:

- مرونتها و ملاءمتها لعدد متنوع من الأغراض، إذ لا يرتبط تشغيلها بخط سكة حديد أو مجرى مائي، مع

ميزتها الإضافية المتمثلة في التنافسية و التكامل مع وسائل النقل الأخرى.

- إن خدمة السيارات يمكن أن تصل إلى كل مكان تقريبا و بتكلفة شحن و تفريغ منخفضة نسبيا.³

- إمكانيات تسيرها إقتصادية بحمولات صغيرة إلى حد كبير، و بالتالي فإنها تسمح للعملاء بالاحتفاظ

بمخزونهم في مستوى منخفض يسهل عملية التعامل مع المخزون.

_ إلا أنها تعتبر غير إقتصادية للنقل للمسافات الطويلة، فحمولتها أقل، و بالتالي تكون التعريفية عليها أعلى

مقارنة بوسائل النقل الأخرى.⁴

ب- السكك الحديدية⁵:

من المزايا التي ساهمت في احتفاظ السكك الحديدية بأهميتها في نقل البضائع هي:

- نظام التمييز في التعريفية الذي تتبعه، و بالتالي تشجيعها لنقل المواد الخام و السلع الضخمة الحجم و الثقيلة الوزن و المنخفضة القيمة.

- عدم التأثر بالظروف الجوية لأنها كثيرا ما تتبع نظام "الباب للباب" في نقل البضائع.

- قد تتبع السكك الحديد أسلوب النقل العابر، و ذلك بإعطاء لأصحاب البضاعة المشحونة حرية

¹وزارة الاشغال العمومية، خطة عمل و برامج قطاع الاشغال العمومية، تقرير ملخص ، حصيلة 2005-2009، برنامج 2010-2014 .

²خالد ليتيم و صفية درويش ، تقييم استراتيجية تطوير النقل البري في الجزائر في اطار رؤية تنموية مستدامة، مجلة الادارة و التنمية للبحوث و الدراسات، العدد 5 ، الجزائر، د س ن ، ص 242 .

³احصائيات متفرقة مأخوذة من الديوان الوطني للإحصائيات و المعلومات ، نشرة سنة 2017 .

⁴احمد مسعودي، سياسة النقل و التنمية في الجزائر 2011-2018 ، نيل شهادة الماجستير ، علوم سياسية ، جامعة بسكرة ، ص 21، سنة 2019.

⁵احمد مسعودي، مرجع سابق ص 53.

إيقاف

الشحنة خلال رحلتها، كما قد يسمح بتعديل مسار الشحنة إلى مقصد آخر، أو أن يفرغ أجزاء منها في بعض المحطات التي تمر عليها.

-تعرض البضاعة المنقولة عليها في أحيان كثيرة إلى التفريغ و التحميل أكثر من مرة كلما اقتضى مسار النقلية تحويلها من قطار لآخر خلال رحلتها، كذلك بالنسبة لخدمة من الباب للباب، و بالتالي ارتفاع التكلفة النهائية للنقل على السكك الحديدية بالمقارنة بالسيارات.

-إلا أنها تتميز بضعف التسهيلات المتاحة بالنسبة للشحن و التفريغ على مستوى كثير من المحطات

بالإضافة إلى السرعة البطيئة نسبيا للنقل لمسافات قصيرة 1 .
تجدر الإشارة إلى أن نمط النقل بالسكك الحديدية هو الجوهر الذي تركز عليه الدراسة و هو المتغير الأساس لها.

الفرع الثاني : تطور نقل المسافرين عبر عربات السكك الحديدية .6

الجدول 10 يوضح مامدى تطوير عدد عربات السكك الحديدية و عدد مسافرين فيها.
خلال فترة الممتدى بين (2003 – 2016).

السنوات	عدد العربات	التغير	عدد المسافرين	التغيير %
2003	493	-	32027	-----
2006	493	0.0	28824	-11
2007	468	-3.1	27528	0.3
2009	463	-2.8	25708	-4.6
2011	447	-1.5	19052	-13
2012	440	-2.9	24744	29.8
2013	427	0.0	27843	12.5
2014	424	-0.7	27298	-1.9
2016	424	0.0	27426	0.4

المصدر : من إعداد الطالبتان إعتامدا على

⁶ Minister des transports ,direction de la planification et du developpement,annuaire statistique du secteur ,2009 et 2016.

Ministere te transport ,derection de la planification et du devloppement ,
aninuaire statistique du secteur (2003-2016) .

رغم الاهمية الكبيرة التي تحتلها خطوط السكك الحديدية في تسهيل حركة الافراد غير ان الجدول يوضح و بين تراجع عدد المسافرين في هذه الفترة ، بسبب تمركز الانشطة الاقتصادية في المدن الكبيرة مما جعل المردودية الاقتصادية لمثل هذه المشاريع ضئيلا خاصة في المدى القريب ، غير انه و بالنظر الى الافاق الواعدة من استكمال مختلف المشاريع الكبرى في جميع المناطق فانه من المنتظر ان يعرف النقل استعمال شبكة السكك الحديدية ارتفاعا مطردا مع النمو و توسيع الانشطة الاقتصادية و يعني بشرح مبسط اي ان وجود المشاريع وتركزها في المدن الكبرى هذا مايجعل السكك الحديدية تتدهور و الحل ان المشاريع لا تتركز وجودها في المناطق الكبرى كي لا نخسر مفهوم النقل بالسكك الحديدية و علينا التساوي في توزيع المشاريع التنموية .

الفرع الثالث : تطور عدد المسافرين عبر الطرق البرية باستعمال الحافلات ⁷.
يعتبر الجدول التالي احصائيات لعدد المسافرين باستعمال الحافلات في الجزائر خلال الفترة ما بين (2016-2003)

الجدول 11 :تطوير نقل المسافرين عبر عربات السكك الحديدية

السنوات	عدد الحافلات	التغيير	عدد مقاعد متوفرة	التغيير %
2003	41182	-----	1244242	-----
2006	46342	12.5	1327406	6.6
2007	55545	12.0	1620295	10.5
2009	62328	6.5	1903324	6.1
2011	68366	4.4	2079713	3.9
2012	70558	3.2	2208264	6.1
2013	74792	6.0	2300751	4.1
2014	79707	6.5	2526869	9.8
2016	82020	2.9	2531459	4.1

نلاحظ في الجدول ان عدد المسافرين باستعمال الحافلة ارتفع من 1244242 سنة 2003 الى 2531459 مسافر سنة 2016 كما انتقل عدد الحافلات في نفس الفترة من 41182 الى 82020 سنة 2016 .

و نفس الشرح في حالة السكك الحديدية.

المطلب الثاني : تطور حركة النقل الجوي .

⁷ Minister des transports ,direction de la planification et du developpement,annuaire statistique du secteur ,2009 et 2016.

و هو يعتمد على الطائرات لنقل الركاب و البضائع داخل المدن أو خارجه.

الفرع الاول : خاصية النقل الجوي.

*سرعة النقل بين محطتي القيام و الوصول، هذه الميزة لها أهمية كبيرة عندما يكون عامل الوقت ذا قيمة

بالنسبة للفرد و البضائع، خاصة إذا كانت عرضة للتلف أو فقدان القيمة بعد مدة قصيرة، كما أن السرعة

تخفض من رأس المال المعطل سواء في صورة مستلزمات إنتاج أو بضائع خلال فترة نقلها أو في صورة

مخزون⁸.

*بالنسبة للأشخاص فالسرعة تحقق رغبتهم في الحركة الأسرع خاصة في حالة رحلات العمل، حيث

ينخفض الوقت الضائع في الانتقال و كذا تكلفة الجهد و التعب، كما يتوفر جزء من الوقت المخصص للانتقال في حالة الانتقال للترفيه، كما أن سرعة تعطي إمكانية حرية الشخص في انتقاء مكان السكن

المناسب، و يتضح ذلك عند مناقشة موضوع "النقل و التجمعات السكانية".

*السرعة تمثل خفضا في تكلفة النقل نتيجة للاستخدام الأكثر لوسيلة النقل و توزيع التكلفة على حجم أكبر

من و وحدات المنقول.

*ارتفاع التكلفة يحد من أنواع البضائع التي يمكن نقلها جوا، و حتى مع وجود هذا المحدد فإن عددا كبيرا

من السلع المختلفة تتحرك جوا (أدوية، قطع غيار، سيارات) حسب الطبيعة التي تقتضيها ظروف و طبيعة الموقف.

*الوصول إلى أماكن من غير الممكن الوصول إليها، كما لو كان المكان في قلب منطقة صحراوية لا يصل

إليها مجرى مائي أو خط سكة حديد أو حتى طريق معبد.

*التكلفة العالية لنقل البضائع بالطائرات ما يجعل من تعريفه النقل بالطائرات أعلى قيمة من قيمة الخدمات

الخاصة السريعة التي تقدمها وسائل النقل الأخرى.

*تأثر النقل الجوي بالأحوال الجوية، إلا أن هناك دائما عامل جاد و دائب لتحسين أجهزة التوجيه و

⁸سعد الدين عشموي ، تنظيم و ادارة النقل ، دار المريخ للنشر ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط5، 2005، ص 65.

الإرشاد

بالإضافة إلى أجهزة الأمان بالنسبة لتسيير الطائرات و إقلاعها و هبوطها.⁹
الفرع الثاني : تطور حركة المسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية .
الجدول 12 : تطوير حركة المسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية

السنوات	مسافرين خطوط الجوية	مسافرين على خطوط الدولية	المجموع	التغيير %
2003	1316423	1594741	911164	-----
2006	1028055	1709082	737137	-6
2007	1248205	1874282	122487	14
2009	955827	1766809	722636	-12.8
2011	1252010	1864406	116416	-2.6
2012	1156061	1658401	814662	-5.3
2013	1487179	2010710	497889	8.4
2014	1296294	2067816	364110	-3.8
2016	1259507	2285810	545317	5.3

نلاحظ ان الحركة الاجمالية للمسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية عرفت تزايدا ملحوظا ،
 بمعدل سنوي قدره 0.6 ، حيث انتقل عدد المسافرين على الخطوط الداخلية و الخطوط الدولية معا
 . حيث ازداد من سنة 2003 الى 2016 .

الفرع الثالث : النقل الجوي¹⁰

ان الجزائر تمتلك 35 مطارا موزعة عبر التراب الوطني ، منها 15 مطار ترقى لل معايير الدولية
 ، كما توجد شركات طيران عديدة تخدم الجزائر اهمها الخطوط الجوية الجزائرية ، ايغل ازور ،
 ايطاليا ، الخطوط الجوية البريطانية ، تونس للطيران ، الخطوط الجوية الليبية ، مصر للطيران ،
 قطر الطيران ، الطاسيلي للطيران ، الخطوط الجوية السورية ، السعودية للطيران.
 ونشير هنا ان الاسطول الجوي للخطوط الجوية الجزائرية عرف ركودا في الفترة ما بين 2006 و
 2012 حيث كان يشكل من 41 طائرة سنة 2006 و اصبح 40 طائرة فقط سنة 2012 ، ثم 38
 طائرة سنة 2009 ليرتفع الى 42 طائرة سنة 2016 .
 وتبين احصائيات 2016 ان حصة الخطوط الجوية الجزائرية على الشبكة الداخلية بلغت 68.55
 % و 47.76 % على الشبكة الدولية ، اما حصة الشركات الوطنية الخاصة فبلغت 13.32 % على

⁹ احمد مسعودي ، نالرجع سابق .

¹⁰ وزارة تهيئة الاقليم ، البيئة و السياحة ، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية ، الكتاب الاول ، ص 45 .

الشبكة الداخلية و 0.05 % على الشبكة الدولية ، بينما وصلت حصة المتعاملين الاجانب 52.19 بالمئة % على الشبكة الدولية و 0.12 % على الشبكة الداخلية .

المطلب الثالث : تطور حركة النقل البحري .

الفرع الاول : خاصية النقل البحري .¹¹

-يرجع البطء في حالة النقل المائي إلى إنخفاض سرعة وحدة النقل، و طبيعة و ظروف تشغيلها، مثل طول

المسار الذي يجب أن تقطعه نتيجة للخطوط غير المباشرة التي يجب أن تتبعها، و وجود عقبات أمام انسياب

حركتها و اختلاف عمق المياه في مختلف أجزاء المسار، كذا التأثير بالظروف الطبيعية و التي قد تحصر

أوقات استخدام القنات الملاحية في أوقات موسمية

-ضعف القوة وانخفاض تكاليف النقل المائي الاستثمارية.

-ارتفاع العمر الإنتاجي لوحدة النقل المتحركة في حالة النقل المائي بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى، كذا

تكلفة صيانتها، و يملك النقل المائي قدرة كبيرة على التعامل مع منقول يتعدى طوله 30متر و يزيد وزنه

على 400طن.

-الميزة التنافسية للنقل المائي و إنخفاض تكلفته 3/1 تكلفة النقل بالسكك الحديد، خاصة إذا ما كان المنقول

ثقل الوزن ضخم الحجم ولا يتأثر ببطء الرحلة، فالإسمنت و السماد و الفحم و خام الحديد و المواد البترولية

و القمح عادة ما تستخدم النقل المائي.

-التقلص المستمر في استخدام النقل المائي كوسيلة لانتقال الأشخاص لصالح الطائرات، و الانخفاض

المستمر في اقتصاديات تشغيلها و أسلوب التعريفة .

الفرع الثاني: تطور حركة المسافرين على الخطوط الداخلية عبر الموانئ -الجزائر-¹²

الجدول 13 :تطوير حركة المسافرين على الخطوط الداخلية عبر الموانئ

¹¹سعد الدين العشماوي ، مرجع سبق ذكره.

¹²Minister des transports ,direction de la planification et du developpement,annuaire statistique du secteur ,2009 et 2016.

السنوات	القادمون	التغير %	المغادرون	التغير %
2006	448530	-----	398864	-----
2008	461726	2.9	425544	6.6
2009	430411	6.7-	426289	0.1
2011	327938	23.8-	313500	26.4-
2013	324886	0.9-	310503	0.9-
2015	301236	7.2-	285284	8.1-

لقد عرف عدد المسافرين عن طريق البحر عبر الخطوط الداخلية تراجعاً واضحاً ، حيث تراجع من 448530 وافدا اي قادمًا سنة 2006 الى 301236 سنة 2011 اي بمعدل انخفاض سنوي قدره 5.1 % ونفس الشيء بالنسبة للمغادرين ، حيث انخفض عددهم من 398864 الى 285284 اي بمعدل انخفاض 4.1 %.

الفرع الثالث : تطور حركة المسافرين على خطوط الدولية عبر موانئ في الجزائر .

الجدول 14: تطوير حركة المسافرين على خطوط الدولية عبر الموانئ

السنوات	عدد المسافرين	التغير %
2003	469229	-----
2006	519468	10.7
2007	545723	5.0
2009	473092	13.3
2011	497670	5.5
2012	520416	4.7
2013	484510	-6.8
2014	468254	5.5
2016	463561	-1.0

مكانة قطاع النقل في الجزائر :

عرفت سنة 2018 قفزة نوعية في مجال النقل الموعول عليه كثيراً للدفع بعجلة التنمية الاقتصادية و الخروج من التبعية لقطاع المحروقات، من خلال استكمال العديد من المشاريع

الضخمة كالمطار الدولي الجزائري وكذا الطريق السيار شرق-غرب و شمال-جنوب هذا الأخير من شأنه أن يلعب دورا بارزا في مجال التصدير نحو إفريقيا ، إلى جانب المشاريع الأخرى المساهمة في فكّ العزلة عن عديد المناطق من الوطن.

كشف تقرير تقييمي للبنك العالمي حول قطاعي النقل والأشغال العمومية عن العديد من النقائص التي تميزه، حيث أشارت تقديرات الهيئة الدولية أن نسبة 39 بالمائة من شبكة الطرقات صُنفت بأنها في حالة جيدة، وأن خدمات النقل تتباين فعاليتها، ولكن بعضها يساهم بتأخره في عرقلة النمو وإنتاجية عدد من القطاعات الاقتصادية. ولاحظ التقرير أن العديد من المطارات العاملة في الجزائر تشهد أقل من 10 حركات جوية يوميا، وهي بالتالي تبقى أدنى من المستويات المعتمدة دوليا.

أوضح تقرير الهيئة الدولية تحت عنوان "تصحيح نقائص البنى التحتية في مجال النقل والأشغال العمومية" أن الجزائر رصدت استثمارات وموارد مالية كبيرة قدرت بنسبة 5,21 بالمائة من إجمالي الغلاف المرسوم ما بين 2001 و2004 والمقدر بـ7 مليار دولار ونسبة 4 بالمائة من الناتج المحلي الخام ما بين 2005 و2009 وأكثر من 7 بالمائة من الناتج خارج المحروقات، وأنها بلغت مستوى العديد من الدول في المنطقة في مجال البنى التحتية، إلا أن عددا من الكوابح والنقائص تؤخر التدابير المتخذة لتلبية الحاجيات الاقتصادية والاجتماعية، مضيفا بأن شبكة الطرق في الجزائر تصل إلى 107 ألف كيلومتر، منها 72 بالمائة معبدة، و4940 كلم من شبكة السكك الحديدية، إضافة إلى تسجيل 10 موانئ تجارية و11 مطارا دوليا و22 مطارا محليا .

وأوضحت الهيئة الدولية أن الجزائر تسجل حركة بأقل من مليون وحدة في الكلم في مجال السكك الحديدية، مما يجعل استغلال هذا القطاع أقل بكثير من قدراته، إضافة إلى أن ثلاثة أرباع المطارات تسجل أقل من 10 حركة طيران يوميا، يضاف إلى ذلك صعوبة حركة النقل البري في المدن .

ورغم تسجيل الجزائر لأعلى نسبة لتغطية شبكة الطرق مقارنة بعدد السكان، حيث تصل النسبة إلى 3,3 كلم لكل 1000 ساكن، مقابل 1,9 لتونس والمغرب، و0,9 لمصر وتركيا، فضلا عن نسبة الطرق المعبدة بنسبة 72 بالمائة مقابل 66 بالمائة لتونس، و56 بالمائة للمغرب، ثم 78 بالمائة لمصر، فإن أكثر من 60 بالمائة من الطرقات مصنفة بأنها في وضع متردي أو سيئ مقابل 39 بالمائة من الطرق التي توجد في حالة جيدة. بينما توجد الطرق البلدية والريفية في وضع أسوأ بنسبة 70 بالمائة، في ذات السياق، لاحظ التقرير أن قطاع النقل والأشغال العمومية عانى كثيرا من تدهور الوضع الأمني، خاصة بالنسبة للسكك الحديدية، إلا أن نقص الصيانة والتأخر التكنولوجي أدى إلى شيخوخة العتاد والتجهيزات، مما يتطلب عملية إعادة تجهيز جديدة، فنسبة توفر وجاهزية القاطرات يصل إلى حدود 53 بالمائة، فضلا عن ذلك فإن قدم التجهيزات الخاصة بالموانئ لا يسمح بتحقيق نتائج كبيرة

واستغلال أمثل وفقا للمقاييس الدولية، فنهائي الحاويات بميناء العاصمة لا يسمح إلا بحوالي 7 حركات نقل بالجرافات أو الرافعات في الساعة، وهي نسبة بعيدة عن المقاييس الدولية. والتي تتراوح بين 15 و45 حركة، وشدد التقرير على حاجة الجزائر لنهائي حاويات جديد. وأشار التقرير أنه في المعدل العام هنالك أراضيات للمطارات لم تعرف صيانة كاملة ومناسبة منذ 15 سنة، بينما المقاييس الدولية تؤكد على عدم تجاوز 10 سنوات.

واعتبر أن خدمات النقل تتباين فعاليتها، ولكن البعض منها يعرقل النمو وإنتاجية بعض القطاعات الاقتصادية، مشيرا بأن النوعية والانتظام وتكلفة خدمات النقل لها انعكاس مباشر على إنتاجية الاقتصاد، وسجل التقرير تحسنا في عملية معالجة ونقل البضائع في الموانئ، مع متوسط بقاء سفينة راسية بالميناء قصد المعالجة من 5,5 يوما إلى 2,3 يوما، كما تم تحسين مدة انتظار السفن الناقلة للحاويات بمعدل 6 ساعات، بينما المعدل في إفريقيا هو 48 ساعة، وفي أوروبا ساعتين.

ولكن مدة تخزين وبقاء السلع نتيجة التأخر المسجل على مستوى الجمارك يبقى طويلا بمعدل 12 يوما بينما يصل في المغرب إلى 3 أيام، ويمكن أن يمتد إلى 44 يوما بالنسبة للجزائر دائما، حسب تقديرات البنك العالمي في تقريره حول مناخ الاستثمار، وأكد ذات التقرير أن خدمات النقل العمومي لا تستجيب بصورة كاملة لحاجيات وتطلعات السكان في الجزائر، واستنادا إلى تحقيق تم في العاصمة فإن نسبة 80 بالمائة من الأسر اعتبرت بأن نوعية النقل والخدمات المقدمة ليست إيجابية، وأنها سيئة، وقدّر التقرير أن مدة التنقل العمومي بالنسبة للفرد تقدر بمتوسط 80 دقيقة في اليوم وعلى هذا الأساس دعا التقرير إلى ضرورة تطوير نوعية النقل خاصة في العاصمة، مشيرا بأن النقل بالسكك الحديدية يعاني أيضا من نقائص كثيرة، إذ أن الشركة العمومية لم تستطع ضمان خدمات متقنة ومضبوطة للمسافرين، وسجل التقرير تراجعاً في حركة النقل الجوي الداخلي خاصة بعد اختفاء شركة الخليفة للطيران، وعدم قدرة الخطوط الجوية الجزائرية سد كل النقص المسجل منذ 2004.

ولاحظ غياب مساهمة كبيرة للقطاع الخاص باستثناء بعض الخدمات المتعلقة بالنقل، مشيرا إلى إخفاق الدولة لتحقيق تنازل بالامتياز في العديد من القطاعات، ولا سيما الموانئ، كما أن عرض الامتياز في الطريق السيار شرق-غرب لم يحقق النتائج المنتظرة.

وخلص التقرير إلى أن إعطاء الأولوية من قبل السلطات الجزائرية للاستثمارات الجديدة على حساب الصيانة الدورية والمنتظمة، ساهم في ارتفاع كلفة إعادة تأهيل الطرق والمنشآت، حيث سجل بأن نسبة 65 بالمائة من الطرق الولائية و70 بالمائة من الطرق البلدية و46 بالمائة من الطرق الوطنية أضحت في وضع سيئ أو متواضع، إذ تتضاعف الكلفة ست مرات إذا تأخرت الصيانة ثلاث سنوات و18 مرة إذا تم التخلي عن الصيانة لمدة خمس سنوات، مضيفاً بأن النفقات العمومية توزعت بنسبة 55 بالمائة للطرق و10 بالمائة

للموانئ و14 بالمائة للمطارات و20 بالمائة للسكك الحديدية، يشير التقرير بأن عدم إعطاء أهمية للتقييم الاقتصادي أدى إلى عدم مردودية عدد من الاستثمارات في السكك الحديدية، إذ أن مشاريع على المدى المتوسط تنجز بينما نسب مردوديتها الاقتصادية ضعيفة فضلا عن غياب حركة التنقل بها .

وقد خصصت الدولة مبلغا قدره 11.238541.000 دينار جزائري كميزانية لقطاع النقل سنة 2022 لما له من أهمية نظرا لما يدره من أموال للخزينة العمومية.

-ان هذا الاخير (مكانة قطاع النقل في الجزائر) قدمته الوزارة مؤخرا لان وزارة النقل هي أكبر متضرر في الآونة الاخيرة يعني منذ عام 2019 المتمثلة في بداية الحراك و القطاع الاقتصادي تضرر بالقطاع السياسي.

المبحث الثاني: مساهمة قطاع النقل في النمو الاقتصادي الجزائري .

المطلب الاول : الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل في الجزائر.

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

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

الجدول 15 " الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل "

الوحدة : مليون دج

السنة	الناتج المحلي الإجمالي 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

فمن خلال الجدول ليتضح أن الناتج المحلي لقطاع النقل في الجزائر مستمر خلال الفترة الدراسة (2016-2008)

، حيث تضاعف هذا الأخير من 1207277.5 مليون دج سنة 2008 إلى 2740004.3 مليون دج سنة

2016 . بزيادة قدرها 126.95 % ، حيث خصصت للجزائر مبالغ مالية ضخمة لتطوير القطاع

وتحسين البنية التحتية للنقل في الجزائر وعصرنتها.

وقد شهدت سنة 2013 أكبر زيادة في الناتج المحلي لقطاع النقل قدرته بـ 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 انخفاض الحاد في أسعار البترول وفي هذه السنة، الأمر الذي دفع الجزائر

نر التجديد عددنا المشاريع، ومنهامشار يعقطا عالنقل لذي لميسقدمنا يمشرو عطيلة الثلاث سنو اتالموالي
ةللأزمة البترولية

المطلب الثاني: مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام
شهدت القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر تطور اكبيراً، وهو ما يوضحها الجدول التالي:
الجدول 16 " 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

من خلال الجدول ليتضح جليا أن القيمة المضافة لقطاع النقل قد شهدت زيادة كبيرة من 830 341,5 دج سنة
2008 إلى 1796979.3 سنة 2016، ب 966637.8 مليون دج، أي بنسبة
116.41%

ويرجع هذا التطور في القيمة المضافة لقطاع النقل إلى التطور الحاصل في قطاع الخدمات المسوقة والذي
يتصدر هقطاع النقل التجارة، ويوضح الشكلا دنا هم مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في الناتج الداخلي الخام

مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في نمو إجمالي الناتج الداخلي

مصدر بنك الجزائر التقرير السنوي 2016، التطور الاقتصادي النقدي للجزائر، ص 26
من خلال التقرير يتضح أن قطاع الخدمات المسوقة عرف نشاطا كبيرا، حيث سجلت تيرة نمو عالية
وبشكل متواصل، فقد سجل معدل نمو يقدر بـ 7.8 % في سنة 2008 مقابل 6.8 % في سنة 2007
، وقد ساهم في الثروة القومية بمعدل لاخمس. وفي سنة 2009 حقق معدل نمو قدره 8.2 %، وفي سنة
2010 فقد 1.9 نقطة في النمو.
لكن يقيس هذا النمو أقر من نمو إجمالي الناتج الداخلي خلال المحرورات، حيث ساهم هذا القطاع بنسبة 21.9 %
من القيمة المضافة الإجمالية لهذه السنة، ويقتضي أن يكون مساهم في خلق الثروة، والأول في الإنتاج خلال المحرورات.
وشهد نشاط قطاع الخدمات المسوقة للمرة الأولى منذ سنة 2007 انخفاضا للمستوى بنمو أقل من
7%، في سنتي 2011 و 2012 حيث سجل معدل نمو 6.1 %، و 6.4 % علنا التوالي.
وهي نسبة أقل من نمو إجمالي الناتج الداخلي خلال المحرورات وقد ساهم بنسبة 20.1 %
من إجمالي الناتج الداخلي لسنة 2012
وفي سنة 2013
تحسن نشاط الخدمات المسوقة بشكل واضح بعد تراجعه 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% و
يرجع هذا إلى الديناميكية في عالتجارة توفر عالتقالا للذاتان تفعالا إلى (10.4 % و 5.0 %)
علنا التوالي في هذه السنة. وقد تقلص نشاط الخدمات المسوقة في سنة 2015 و 2016 ليبلغ 2.9 % في سنة
2016 فاقد 2.4 نقطة مئوية، مقابل 5,3 % في 2015 و 8,1 % في
2014 تمثالا لقيمة المضافة الجارية لهذا القطاع المقدرة بـ 4 837,8 مليار دينار، أي بنسبة 27,8
% من إجمالي الناتج الداخلي لسنة 2016، وساهم بنمو هبواقع 23,9
% في نمو تدفق الثروة المنتجة (إجمالي الناتج الداخلي) في سنة 2016
يرتبط بتباطؤ 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
%، علنا التوالي في سنة 2016 وهذا بسبب تجميد عدد كبير من المشاريع الاقتصادية بسبب انخفاض أسعار البترول.
من خلال ما سبق يتضح جليا أن قطاع النقل ليسا هم بشكل كبير في إجمالي الناتج الداخلي الخام، وفي تكوين الثروة.

المطلب الثاني: 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، مما يتطلب من القطاع توفير مناصب الشغل.
ويوضح الشكل التالي عدد مناصب الشغل التي توفرتها مشاريع النقل في الجزائر خلال الفترة (2002-2017).
و يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد
بشري في إنجاز 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 توفي 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 توفي فرص عمل كثية لمختلف الاختصاصات .

تحسين مركز ميزان المدفوعات:

وذلك من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية، إلى جانب توفي الواردات من السلع الانمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تخصص في انتاج الصادرات من جهة، وتوفيدائل الواردات من جهة أخرى وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات .

الشكل 1 : مناصب الشغل 2002-2017



من خلال الشكل يتضح أن قطاع النقل وفر عدد كبير من فرص العمل قدر تب 158780 منصب

شغلا بنسبة % 12.89

مناجما لفرص العمل التي توفرتها 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 أهمية الاقتصادية الكبيرة لهذا القطاع وقدرة على امتصاص البطالة وتوفير فرص عمل لأفراد المجتمع.

خلاصة الفصل :

من خلال الدراسة التي أجريناها وبالاتماد على المعطيات السابقة تمكنا من الوصول إلى معرفة جوهر قطاع النقل ومساهمته في رفع الاقتصاد الجزائري إذ انه يعتبر من اكبر التحديات التي تواجهها الحكومة الجزائرية نظرا لارتباطه بمختلف القطاعات وما يقدمه من خدمات كبيرة في مجال نقل المسافرين والبضائع بشكل خاص وفي تحقيق التنمية المستدامة ذات الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية على الوجه العام .

خاتمة عامة

من خلال استعراض مختلف ما جاء في هذه البحث، و 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 يتبين لنا أن قطاع النقل رغم الاختلاف الواقع بين العلماء و المنظرين أصحاب الاختصاص في تصنيف طبيعته فيما إذا كان صناعة، خدمة أم وسيلة فإنه يعتبر من أهم القطاعات التي تساهم في تأدية مختلف الأنشطة الاقتصادية، و يمثل كذلك أحد الوسائل العملية التي لها دور فعال في ربط و تقريب المناطق و الجهات الجغرافية، فضلا عن مساهمته في امتصاص عدد كبير من اليد العاملة. و 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 و خلق 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 إستراتيجية واضحة للنهوض بقطاع النقل ومن هنا تبقى مساهمته في النهوض بالاقتصاد الوطني محدودة .

يبقى قطاع النقل في الجزائر يعاني من عدة صعوبات على الرغم من استفادته من مبالغ مالية كبيرة في شكل استثمارات لتطوير البنى التحتية و المنشآت، إلا أنه يظل من بين القطاعات المتأخرة و البعيدة عن المقاييس العالمية، خاصة فيما يتعلق بالخدمات على مستوى مناطق الهضاب و الجنوب التي لم تستفد إلى درجة كبيرة في عملية تطويرها تجربة الجزائر مع قطاع النقل أثبتت حتمية تدخل الدولة من خلال تنظيم القطاع و إعداد سياسة تخدم بالدرجة الأولى احتياجات و مصلحة المواطن، كما تعكس عمق الأبعاد المأخوذة بعين الاعتبار

بإدماجها في التنمية المستدامة (إقتصادية، إجتماعية و بيئية).

يعد إدراج الجزائر للأبعاد الإيكولوجية و الجوانب البيئية في الإستراتيجية الوطنية لتطوير القطاع من خلال القوانين التنظيمية و المؤسسية و سياسة جديدة للنقل المستدام، مثل اقتراح مشاريع الميتر و الترامواي في بعض ولايات الوطن و غيرها من الإجراءات، بمثابة الحلول المناسبة و الفعالة و الدائمة لتحقيق التوازن الإيكولوجي و الحفاظ على البيئة، لكن تبقى هذه الحلول غير كافية.

التوصيات: من خلال النتائج التي توصلت لها هذه الورقة البحثية، يمكن تقديم التوصيات التالية:

- ضرورة وضع إستراتيجية عقلانية وواضحة لتطوير قطاع النقل، تشرف عليها سلطة ضبط لضمان التسيير الحسن للقطاع.
- زيادة كفاءة الإنفاق 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.
- انتهاج سياسات تتوخى التقليل من الوفيات الناجمة عن الحوادث في ما يتعلق بالسلامة، و تطبيق ضوابط مناسبة للسرعة، و استراتيجيات لتهدئة المرور، و قواعد صارمة فيما يخص
- السياقة و الصيانة و التأمين، و توفير رعاية أفضل بعد وقوع الحوادث، بهدف تحقيق انخفاض ملحوظ في معدل الحوادث و الإصابات.
- وضع قوانين صارمة فيما يتعلق بحماية البيئة و ترشيد استهلاك الطاقة من خلال فرض الضرائب و تقديم الحوافز المالية...إلخ.
- تعزيز رصد الآثار الصحية الناجمة عن الانبعاثات و الضوضاء في قطاع النقل و بخاصة في ما يتعلق بمعدل حدوث أزمات الربو و غيرها من الأمراض الرئوية، و أمراض القلب
- تقييم الآثار الاقتصادية الناجمة عن تلوث الهواء و الضوضاء، و وضع استراتيجيات للتخفيف من هذه الآثار لتساعد بوجه خاص التجمعات السكنية الحساسة المقيمة بالقرب من مناطق تركيز المرور الكثيف.
- إقامة مؤسسات مخصصة يجري تمويلها للتعامل مع سياسات النقل المستدام و استخدام الأراضي
- و تنفيذها، بما في ذلك أنشطة البحث و التطوير في مجال النقل المستدام بيئياً، و تعزيز الإدارة الرشيدة من خلال تنفيذ تقييمات للآثار البيئية الناجمة عن المشاريع الكبرى في مجال النقل.

الملخص:

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي و الاجتماعي و العمراني لكل دولة أو إقليم لا يمكن التغافل عنه أو التغاضي عنه، فالنمو و الازدهار أصبح مقترنا في هذا القطاع الذي يشمل تأثيرات على جميع القطاعات

الأخرى ، و بالتالي هناك إرتباط قوي بين الاقتصاد و قطاع النقل للبلاد ، و ينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها القطاع في الناتج المحلي الإجمالي و في زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر يعني مستتر ، و تتجلى و تتضح مساهمة قطاع النقل في القطاع الإقتصادي للدولة في أنه يساعدو بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الإستهلاك و في تأمين إنتقال الأفراد و نقل البضائع من مناطق الإستثمار ، كما أنه يعتبر عاملا مساعدا في الإستغلال الموارد الطبيعية و خاصة معادن و لا يمكن بأي حال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة و توفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان هذا في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر به.

الكلمات المفتاحية : النقل – الاقتصاد – الخدمات – الاستثمار – التنمية الاقتصادية

Abstract :

The role played by the transport sector at the economic, social and urban level for each country or territory cannot be overlooked or overlooked Growth and prosperity have become combined in this sector, which includes effects on all other sectors. Thus, there is a strong correlation between the economy and the country's transport sector. And all of this is reflected in the sector's significant contribution to GDP and to increasing the financial returns of the example, whether it be directly or indirectly means hidden, The contribution of the transport sector in the country's economic sector is reflected in the fact that it effectively helps to connect the production areas to the consumption areas and to secure the movement of individuals and the transfer of ribs from the investment areas. And it is also an enabler in the exploitation of natural resources, especially minerals..... In no way can the importance of the transport sector in the employment of the labour force and the provision of employment opportunities to a large segment of the population, be it in the transport sector itself or in other areas associated with or affected by it.

Keyword : transport – economy- service- investment –economic development

