

مقاربة الهضاب العليا

لخلق التوازن الجهوي شمال - جنوب

دراسة سوسيولوجية (قطاع النقل بالجزائر)

الباحث: فايد مختار، جامعة عنابة، الجزائر

الملخص:

يمثل قطاع النقل دعامة رئيسية تركز عليها البرامج التنموية للدول، من أجل خلق التوازن الجهوي و العدالة الإجتماعية، يتجسد ذلك من خلال المشاريع التنموية المدرجة ضمن المخططات الوطنية و المحلية لتهيئة الإقليم، و كغيرها من الدول تعتمد الجزائر على مخطط وطني لتهيئة الإقليم، الذي يعتمد بصورة أساسية على هذ العنصر.

Résumé:

Le secteur du transport constitue une pilier essentiel sur lequel s'appuient les Programmes de développement dans tous les pays dans le but de créer un équilibre régional et une justice social. Cette dynamique se matérialisé a travers les projets de développement inscrits dans le cadre des plans nationaux et locaux pour l'aménagement du territoire.

A L'instar des autres pays, L'Algérie a opté pour an plan national pour L'aménagement du territoire qui repose essentiellement sur cet élément.

لقد إعتمدت الجزائر على التخطيط الإقليمي، كوسيلة لتحقيق التنمية الإجتماعية و التوازن الجهوي، و يتجلى ذلك من خلال المخطط الوطني لتهيئة الإقليم و الذي يعمل على تهيئة الفضاء، والدولة الجزائرية تراهن من خلال هذا المخطط على قطاع النقل بإعتباره محور فعال من المحاور التي تبنى عليها الإستراتيجية الوطنية للتنمية، و يتجلى ذلك من خلال مخططات التهيئة الإقليمية.

و يعتبر خيار تنمية الهضاب العليا خيارا إستراتيجيا من أجل ضمان التوازن الجهوي بين الشمال و الجنوب الجزائري، و يتجلى ذلك من خلال مختلف المشاريع التنموية التي تتبناها ضمن الولايات المتواجدة ضمن هذا الإقليم.

من خلال بحثنا هذا سنحاول الإجابة على الإشكالية المحددة بسؤال مركزي متمثل في:

ما هي الديناميكية الإجتماعية المصاحبة لتنمية و تطوير قطاع النقل بأقاليم الهضاب العليا للجزائر؟

و أعتبر قطاع النقل في الجزائر قطاعا حاملا للتنمية، و أعطيت له أهمية كبيرة في مخططات التنمية، المختلفة حيث خصص لهذا القطاع غلاف مالي ضخم، قدر بـ 2139 مليار دينار جزائري، وهذا في إطار المخطط الوطني لتنمية الإقليم آفاق سنة 2025.

و خصص هذا الغلاف من أجل إنشاء الهياكل القاعدية، و توفير وسائل النقل الحديثة، وكذا إنشاء مؤسسات للنقل الحضري في المدن الكبرى، ثم تعميمها على كافة المدن الأخرى، و إعادة الإعتبار للنقل بالسكك الحديدية، وإنشاء محطات للنقل البري، وهذا ما من شأنه أن يؤدي إلى استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان الداخلين في قوة العمل، وبالتالي في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات إجتماعية عديدة من جهة، و من جهة أخرى عودة القطاع العام للهيمنة بعد مدة من الغياب.

كما تم رصد غلاف مالي قدره 4882,76 مليار دينار جزائري في إطار البرنامج الحماسي لتنمية قطاع النقل (2010-2014)، وبذلك يبلغ الاستثمار المخصص لقطاع النقل خلال الفترة الممتدة من 1999-2014 أكثر من 6908,86 مليار دينار، إن تنمية قطاع النقل ستؤدي بالضرورة إلى فرض ديناميكية جديدة، على المستوى الاجتماعي بالإضافة إلى المستويين الإقتصادي و البيئي، و من خلال هذا المقال نعالج الديناميكية التي تحدث نتيجة تنمية هذا القطاع، بهدف الكشف عن الآثار الاجتماعية التي تصاحب هذه الديناميكية ، و ما ينجر عنها من خلق التوازن الجهوي بالجزائر.

قبل التطرق لموضوع البحث، وجب علينا التطرق للإطار النظري و الذي يحتوي على ستة محاور:

1. المخطط الوطني لتهيئة الإقليم

تعتبر الجزائر واحدة من الدول التي إعتمدت على خيار التخطيط الإقليمي، كوسيلة لتحقيق التنمية و بتجلى ذلك بإعتمادها المخطط الوطني لتهيئة الإقليم الذي يمتد إلى آفاق 2025⁽¹⁾.

و يعد المخطط الوطني لتهيئة الإقليم في الجزائر، أحد أهم الرهانات التنموية الكبرى التي تعمل على رسم المخطط الاستراتيجي للتنمية عبر التراب الوطني وترجم آفاق الاستراتيجية الأساسية والرئيسية للسياسة الوطنية الخاصة بتهيئة الإقليم، والتنمية المستدامة، ويتجه هذا المخطط، نحو إدماج جميع القطاعات في السياسة الإنمائية للبلاد وتوجيه جميع المشاريع الاستثمارية نحو المناطق المؤهلة لذلك ويعتمد هذا المخطط على أربعة محاور رئيسية:

✓ ديمومة الثروات الطبيعية الإستراتيجية

✓ ضمان توازن الساحل (خيار الهضاب العليا- خيار تنمية الجنوب)
تحسين جاذبية و تنافسية الإقليم، و ذلك عن طريق تحديث و تنسيق
منشآت النقل

✓ المساواة الإجتماعية في مجال العمران⁽²⁾.

يتركب التراب الوطني حسب المخطط الوطني لتهيئة الإقليم من 9 أقاليم
تتوزع على 3 وحدات طبيعية شديدة التباين من ناحية توطن السكان، ونسبة
التحضر، الصناعة، الأنشطة الخدمية والأنشطة الزراعية، وهذه الوحدات هي على
الشكل التالي:

- المناطق الجبلية والمرتفعات وسهول الساحل وتمثل 4٪ من مساحة البلاد.
- المناطق الاستبسية بالهضاب العليا وتمثل 9٪ من مساحة البلاد.
- الصحراء وتمثل 87٪ من مساحة البلاد.

لقد كشفت البيانات الإحصائية عام 1998، عن عدم توازن سكاني
ومجالي بين أقاليم البلاد، وبخاصة الاختلال الكبير بين الشمال والجنوب علاوة
على عدم التوازن بين الساحل والهضاب العليا.

يتناقص عدد السكان والكثافة السكانية، وتزيد المساحات كلما اتجهنا
جنوباً والأمر بديهي أن السكان في سعي دائم نحو أرزاقهم، ولهذا هم في حركة
دائمة بحثاً عن فرص العمل في بداية الرحلة، ثم عن السكن والخدمات لهم
ولأبنائهم، و يعتبر النقل أحد أهم هذه الخدمات التي أصبحت أكثر من ضرورة في
وقتنا الحالي و هذا راجع إلى التوسع الكبير الذي تشهده المدن الجزائرية.

2. خيار التوازن الجهوي

إن تشكل التراب الوطني على واقعه الحالي هو نتيجة تراكمات مختلفة
مرتبطة بعوامل إجتماعية، تاريخية، إقتصادية و سياسية، مما نتج عنه لا توازن مجالي

في التوزيع الجغرافي للسكان وهياكل قاعدية متباينة التوزيع، وما من شك بأن الجهود التي تقوم بها الدولة وعلى مختلف الأصعدة المؤسسية والتشريعية والتقنية ضمن سياسة التهيئة العمرانية وذلك منذ تبني خيار الهضاب وما يحمله من رؤى تنموية وأهداف تنظيمية وأبعاد تخطيطية لإعادة التوازن "المختل" في تنظيم المجال الوطني من خلال التحكم في الهجرات و توسع المدن و إنعدام التوازن بين الأقاليم.

إن المقاربات التنموية الناجحة يجب أن تبنى على مبادئ التكامل والتلازم الفعلي بين الأبعاد السياسية والاقتصادية والاجتماعية، وتؤسس في إطار رؤية تأخذ في الاعتبار مقتضيات المرحلة و عمق التحولات المجتمعية وتسارع التغيرات العالمية .

و في إطار هذه المقاربة إختارنا إقليم للبحث و هو إقليم الهضاب العليا و يتكون من 14 ولاية موزعة حسب المخطط الوطني لتهيئة الإقليم كآتي:

- الهضاب العليا شرق: تبسة، باتنة، خنشلة، أم البواقي
 - الهضاب العليا وسط: سطيف، برج بوعرييج، المسيلة، الجلفة، لغواط
 - الهضاب العليا غرب: تيسمسيلت، تيارت، سعيدة، البيض، النعامة
- إن التوازن الجهوي بقدر ما هو اختيار جوهري هو وسيلة أكيدة لتحقيق اختيارات جوهريّة و تتمثل هذه الخيارات في مايلي:

- الاستخدام الأمثل للإمكانيات و الثروات الطبيعية المتاحة .
- توفير مواطن العمل وموارد الرزق .
- دفع حركة الاستثمار في جميع مجالات التنمية المختلفة
- المساهمة في بناء (mécanisme) آلية ووحدة (unité) تنمية على المستوى الوطني قادرة على الاستمرار والتجدد

و في هذا الصدد نذكر دراسة قام بها الباحث محمد عبيدي بأكاديمية
الإقتصاد ببولونيا سنة 1990 (3) في أطروحة دكتوراه بعنوان:

« Le développement regional en Algérie , ses perspectives a
travers le cas des hauts-plateaux »

حيث عالج فيها إشكالية التنمية الجهوية في الجزائر، إذ تطرق إلى كيفية
تنمية منطقة كبيرة نسييا و هي منطقة الهضاب العليا و المشاكل التي تعانيها المناطق
الداخلية و التي تدفع بالسكان إلى النزوح نحو الشمال أي العاصمة، لكن هذه
الدراسة تعد قديمة نسييا إذ تعود إلى سنة 1990 و غطت الدراسة الفترة من
1967 إلى 1989 كما أنها لم تأخذ بعين الإعتبار مشاكل الوحدات الصغيرة
(الولاية و البلدية) بل ناقشت مشاكل منطقة كاملة، كما أنها لم تأخذ بالتعديلات
الجديدة التي جاء بها قانوني الولاية و البلدية لسنة 1990.

3. الأقلمة في المصفوفة الزمكانية

إن الأقلمة في علم الإجتماع تعتبر حلا للحدود و الحواجز الموجودة بين
الريف و المدينة، و هي أساسا متعلقة بإدراك كيفية إلتقاء الزمان بالمكان في
منضومة التفاعلات البشرية، (Goffman) 1969، و مفهوم الأقلمة يساعدنا
على فهم المسار الذي تتخذه الحياة الإجتماعية في حالة إلتقاء الزمان بالمكان⁽⁴⁾.

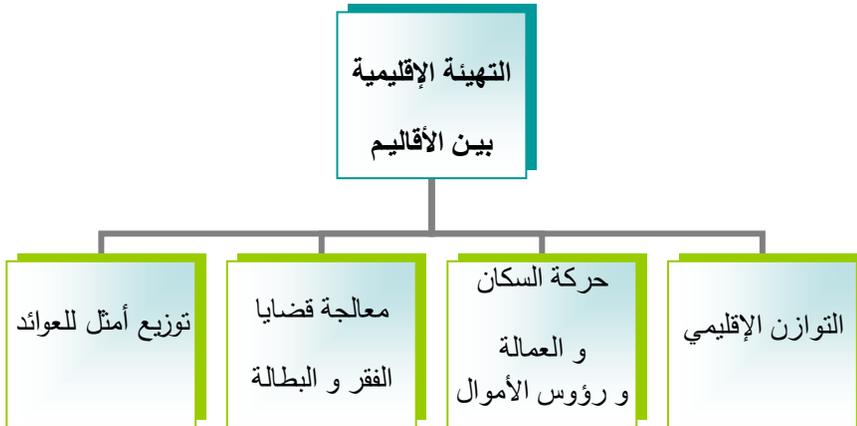
إن تنظيم و توجيه النقل من شأنه أن يؤدي إلى الإستغلال الأمثل
للأنساق الإجتماعية، فقد يساهم النقل إلى أبعد الحدود في تكسير الحواجز و هذا
ما يضيفي على الإنسان أنواع من التغيرات الإجتماعية في أساليب الحياة و طرق
الآداء.

4. التهيئة الإقليمية

1.4 التهيئة الإقليمية بين الأقاليم

يتخذ هذا النوع من التعامل مع مشاكل التفاوت بين الأقاليم البلاد و هو يدرس المشاكل و القضايا الإقليمية الآتية:

- الفوارق الإقليمية الإجتماعية و الإقتصادية بين الأقاليم و سبل التغلب عليها لتحقيق المساواة و التوازن الإقليمي.
- حركة السكان و العمالة و رؤوس الأموال بين الأقاليم المختلفة و الآثار الناجمة عن ذلك
- مشكلات الفقر و البطالة و سبل مكافحتها و التغلب عليها.
- توزيع أمثل لعوائد النمو و التنمية بشكل يضمن حد أدنى من العدالة الإجتماعية.



مخطط من إعداد الباحث : يوضح أدوات التهيئة الإقليمية بين الأقاليم

2.4 التهيئة الإقليمية دخل الإقليم الواحد

الهدف الأساسي من النوع هو الربط المخطط بين المواد المتاحة على مستوى الإقليم الواحد و الإنتفاع بها من أجل تحقيق توازن بين مختلف أجزائه، و تشكل الخطة الإقليمية داخل الإقليم حسب طبيعة المشاكل السائدة في الإقليم من أجل إيجاد حلول ناجعة لها⁽⁵⁾.

5. رهان قطاع النقل لتحديد الإقليم

يعتمد تحديد إقليم المدينة على عدة عناصر، و يعتبر النقل من أبرز هذه العناصر، فيمكن تحديد الإقليم بحدود المناطق التي تصل إليها خطوط النقل، وهذا ما يعرف حدود مناطق خدمة النقل المحلية⁽⁶⁾.

كما أن تحديد مناطق التردد على المدينة يتم من خلال الحصول على الخدمات مثل النقل، و تعتبر الطرق سواء البرية أو الجوية أو بالسكك الحديدية عنصر مهم في تحديد نقاط الإنقطاع والاتصال.

هذا وتتعدد عوامل تحديد إقليم المدينة، ويتشكل الإقليم في النهاية من تجميع حدود كل العوامل السابقة، وكلما كانت أكثر كلما أعطى ذلك شكلاً أكثر دقة لإقليم المدينة، ويعبر الحد الخارجي النهائي لكل الحدود عن الإقليم الأشمل للمدينة.

أما الإقليم الفعلي للمدينة فهو يتحدد بشكل أكثر دقة نتيجة تحديد خطوط الفصل بين نطاقات النفوذ للمدن المتجاورة، والواقع أن ذلك يعد من الإشكاليات الهامة حيث يصعب تحديد خط واضح لنهاية نفوذ مدينة، أو بداية نفوذ أخرى، الأمر الذي يجعل المخطط يلجأ إلى دراسة العلاقات الاجتماعية و الاقتصادية وغيرها، ومع عدم كفاية تلك العلاقات لبيان حدود الإقليم الفعلي.

لقد لجأ بعض العلماء إلى وضع قواعد رياضية تفسر بعض العلاقات بين المدن وبعضها، وما يؤخذ على تلك القواعد الرياضية إعتماها دائماً على عوامل

بسيطة أو علاقات محددة، وعدم شمولها لكافة ضوابط تحديد إقليم المدينة وبالتالي فهي تفسر شكل الإقليم أكثر منها تحديد الإقليم.

إن البحث في العلاقات السوسولوجية و البنى و التشكيلات الإجتماعية من شأنه أن يعطي صورة أكثر وضوحا و أكثر دقة عن حدود الإقليم، و ذلك قد يجعلنا نقرب من المفهوم الحقيقي له.

6. الهدف الإجتماعي للنقل

يساعد الهدف الإجتماعي في سهولة الإتصال بين المناطق في المدن و الأقاليم المختلفة مما يزيد من الإحتكاك و التفاعل الإجتماعي بين مختلف المستقرات الحضرية و الشبه حضرية و كذى القرى الريفية، ويلعب الطريق دورا مهما في عملية التفاعل الإجتماعي بين مختلف المجتمعات و ذلك لأن الطريق يوفر فرصة للتقابل و التفاعل المباشر بين الناس من خلال سفرهم مقارنة مع الوسائل الأخرى.

تعتبر آنية الإستهلاك و الإنتاج من الخصائص الأساسية للنقل التي تزيد من التفاعل الإجتماعي حيث أن الناقل بإعتباره منتج لعملية النقل و الراكب أو البضاعة بإعتبارها المستهلك تكون في وقت واحد، وهذا ما يزيد في أهمية النقل الإجتماعية⁽⁷⁾.

إن قطاع النقل من البنى الإرتكازية للاقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد، من خلال ما يحققه من عملية إتصال و تغيير في السلوك الإجتماعي و الحضاري لهم، حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً و ذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي، بين الريف و المدينة، أي بين أرجاء الأقاليم الواحد من جهة، و بينه و بين الأقاليم الأخرى المجاورة من جهة ثانية، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي، بإعتبار أن

المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الإتصال مع المجتمعات الأخرى.

وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات إفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى إنعدام الإتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى⁽⁸⁾، إن أي تنمية إجتماعية ترتبط أساسا بتوافر تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة، الأمر الذي يتطلب أن تقوم عملية التنمية الإجتماعية على مخططات النقل المبنية على أساس علمي سليم، إنطلاقا من الواقع الفعلي وعلى أساس التوازن بين التطور السريع لنظام النقل الدولي من جهة، والظروف الاجتماعية المحلية من جهة أخرى

الجزء الثاني : الإطار الميداني للبحث

تشمل الدراسة مسح للبنية التحتية و الهياكل القاعدية لقطاع النقل ب 14 ولاية المشكلة لأقاليم الهضاب العليا، وكذا المشاريع المتعلقة بقطاع النقل المسجلة في إطار تنمية إقاليم الهضاب العليا، و من ثم محاولة لمعرفة أثر التنمية الإجتماعية لهذه المناطق⁽⁹⁾.

1.7 إقليم الهضاب العليا شرق

المجموع	أم البواقي	خنشلة	باتنة	تبسة	
43013	6783	9811	12192	14227	المساحة (عم 2)
2776789	621612	386683	1119791	648703	عدد السكان
67,12	91,64	39,41	91,85	45,60	الكثافة السكانية
2054,2	414	271	804,3	564,9	الطرق الوطنية
2224,8	413	743	650,4	418,4	الطرق الولائية
5139,63	922	874	1718,33	1625,3	الطرق البلدية
484	82	32	299	71	المنشآت الفنية
2	/	/	1وطني	1 دولي	المطارات
2	/	/	1	1	مشروع الترامواي

جدول (01) : البنية التحتية و مشاريع التنمية لقطاع النقل بإقليم الهضاب العليا شرق

تحليل الجدول 01:

- تعتبر ولاية باتنة محظوظة من حيث التنمية المتعلقة بالهياكل القاعدية لقطاع النقل، بينما تعتبر ولاية خنشلة الأقل حضا ضمن إقليم الهضاب العليا شرق.

2.7 إقليم الهضاب العليا وسط

المجموع	الأغواط	الجلفة	المسيلة	البرج	سطيف	
120809	25057	66415	18718	4115	6504	المساحة (عم 2)
4656831	455602	1092184	990591	628475	1489979	عدد السكان
93,87	18,18	16,44	52,92	152,73	229,09	الكثافة السكانية
3276	403	1011	924	304	634	الطرق الوطنية
2572,5	394	446,5	777	266	689	الطرق الولائية
7102	513	819	1986	1622	2162	الطرق البلدية
833	62	167	232	75	297	المنشآت الفنية
3	1	/	1 جهوي	/	1 جهوي	المطارات
2	/	1	/	/	1	مشروع الترامواي

جدول (02) : البنية التحتية و مشاريع التنية لقطاع النقل بإقليم الهضاب العليا وسط

تحليل الجدول 02:

- تعتبر ولاية سطيف محظوظة من حيث التنمية المتعلقة بالهياكل القاعدية لقطاع النقل، بينما تعتبر ولاية البرج الأقل حضا ضمن إقليم الهضاب العليا وسط.

3.7 إقليم الهضاب العليا غرب

المجموع	النعامة	البيض	سعيدة	تيارت	تسمسيلات	
128953	29950	66415	6764	20673	5151	المساحة (م 2)
2757015	192891	1092184	330641	846823	294476	عدد السكان
48,86	44,6	16,44	48,88	40,96	93,45	الكثافة السكانية
2301,1	498	540	402	646,1	215	الطرق الوطنية
2306,5	376	130	616	684,5	500	الطرق الولائية
5881	1694	1574	699	876	1038	الطرق البلدية
222	19	20	64	82	37	المنشآت الفنية
3	/	1 جبيري	1	أدولي	/	المطارات
/	/	/	/	/	/	مشروع الترفواي

جدول (03): البنية التحتية و مشاريع التنمية لقطاع النقل بإقليم الهضاب العليا غرب

تحليل الجدول 03:

- تعتبر ولاية تيارت محظوظة من حيث التنمية المتعلقة بالهياكل القاعدية لقطاع النقل، بينما تعتبر ولاية تسمسيلات الأقل حضا ضمن إقليم الهضاب العليا وسط.

8. مشاريع النقل بالهضاب العليا

حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة لقطاعي النقل و الأشغال العمومية للفترات (1999-2004، 2005-2009، 2010-2014).

و في هذا السياق خصصت ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرنامج للفترة الممتدة من 2010-2014 من أجل:

- تحديث وتوسيع السكك الحديدية: 30 مليار دولار.
- تحسين النقل الحضري سيما تحقيق إنجاز مشروع التراموي عبر 14 مدينة.
- تحديث القطاع الجوي.

8-1 الترامواي

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

ستعزز العديد من المدن الجزائرية بالترامواي منها 04 ولايات بالهضاب العليا و هي ولايات: تبسة- باتنة- الجلفة- سطيف (10).

8-2 الطريق السيار للهضاب العليا

إن الدولة الجزائرية تولي عناية فائقة لتجسيد المخطط الوطني لتهيئة الإقليم و ذلك بمساعدة المخططات المحلية المتعلقة بتهيئة الإقليم من خلال تجسيد مشروع الطريق السيار للهضاب العليا فالدراسات المتعلقة بهذا المشروع تم

الإنهاء منها وسيتم الانطلاق في تجسيد الشطر الأول وذلك بعد الانتهاء كلية من الإجراءات الإدارية.

تعمل وزارة الأشغال العمومية على إعداد دفاتر الشروط لإطلاق أشغال عدة أشرطة من مشروع هذا الطريق السيار، وذلك على مسافة حوالي 30 كلم لكل شطر، حيث سيتم إعطاء الأولوية الى المؤسسات الجزائرية لتجسيد هذا المشروع الهام وذلك من خلال منحها الفرصة في الظفر بصفقات الانجاز في المناقصات التي سيتم الإعلان عنها قريبا وسيسمح هذا المشروع الاستراتيجي بفك العزلة عن ولاية الهضاب العليا وكذا بربطها بمختلف شبكات الطرق الوطنية وفتح فرص الاستثمار بالمنطقة

يبلغ الطول الإجمالي للطريق السيار الهضاب العليا : 1020 كلم وهي مقسمة إلى ثلاثة أجزاء:

الجزء الشرقي : طوله 220 كلم ويشمل ولايات تبسة - خنشلة - باتنة
جزء الوسط : طوله 495 كلم ويشمل ولايات : باتنة-المسيلة-المدية-
الجلفة-تيارت .

الجزء الغربي : طوله 305 كلم ويشمل ولايات تيارت - سعيدة - سيدي بلعباس-تلمسان⁽¹¹⁾.

3-8 خط السكك الحديدية الهضاب العليا

يقدر طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر ب 2.150 كلم، إذ شهدت في الآونة الأخيرة كهربية بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعات فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد.

تسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF) هذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد.

على غرار الطريق السيار الهضاب العليا تسعى الدولة الجزائرية لإنجاز خط السكك الحديدية الهضاب العليا، فشبكة السكك الحديدية الحالية تعرف تراجع في عدد المسافرين والبضائع والسبب يعود لعدم تجديد الشبكات.

4-8 النقل الجوي

تمتلك منطقة الهضاب العليا 08 مطارات من مجموع 35 مطارا في الجزائر و 2 مطار دولي من ضمن 12 مطار دولي 13 دولية و تهيمن الخطوط الجوية الجزائرية على سوق النقل الجوي، الذي سجل منذ افتتاحه للمنافسة 8 شركات خاصة أخرى.

و يعرف النقل الجوي تراجع بسبب هيمنة القطاع العام و تدني الخدمات دون فتح المجال للقطاع الخاص أو لمتطلبات السوق الدولية.

8- الآثار الاجتماعية لتنمية قطاع النقل بالهضاب العليا

9-1 تحريك عجلة التنمية

إن إقامة البنية التحتية لاسيما الطرق والسكة الحديدية، من شأنه توفير وتهيئة الظروف الملائمة للمستثمرين من القطاعين الخاص والعمومي من الإستثمار في أقاليم الهضاب العليا، كما من شأنه أن يؤدي إلى وجود توازن بين الأقاليم و تنمية و تعزيز الأقاليم الوسطى قد يؤدي إلى تغيير و ديناميكية جديدة، تؤثر على حركة السكان و الأفراد و تؤدي إلى حراك إجتماعي جديد.

إن هذا الحراك الإجتماعي الذي ينتج عن تنمية قطاع النقل يؤدي إلى تغيير في أنماط و أنساق التفاعلات الإجتماعية، وهذا وفقا لخطة التنمية الإقليمية في الجزائر، هي تجربة مهمة و جديرة بالدراسة و التقييم.

9-2 إنتاج اليد العاملة

كما سيكون لتنمية قطاع النقل بمناطق الهضاب العليا آثار مباشرة تتمثل في خلق مناصب عمل، و التقليل من البطالة، كما أن تدعيم القروض المصغرة ANSEJ -CNAC-ANDI يعتمد بشكل كبير على قطاع النقل بولايات الهضاب العليا للجزائر، نتيجة نقص الأقطاب الصناعية التي يفترض أن تقلل من البطالة و تركزها بالولايات الشمالية.

خاتمة:

من خلال بحثنا هذا يمكن تلخيص النتائج التالية:

- يعتبر خيار تنمية الهضاب العليا أولوية ضمن مخططات التنمية الجزائرية من أجل خلق التوازن الجهوي
- هناك تباين في الهياكل القاعدية لقطاع النقل المتواجدة على مستوى الهضاب العليا وبين الأقاليم.
- ولايات باتنة، تيارت، سطيف تعتبر ولايات محظوظة في التنمية القطاعية للنقل مقارنة بالولايات المتواجدة ضمن نفس الإقليم
- هناك تفاوت بين في البنية التحتية و مشاريع النقل المتواجدة بإقليمي الهضاب العليا و الوسط، و الإقليم الغربي، فالمشاريع و البنية التحتية تنقص كلما إتحهنا غربا.
- إن مشروع الطريق السيار للهضاب العليا و كذا مشروع السكك الحديدية الهضاب العليا من شأنهما أن يعطيا بعد إقليمي للهضاب العليا و فرض معايير جديدة قد تؤدي إلى توازن جهوي بين مختلف الولايات المشكلة للهضاب العليا
- تؤدي مشاريع النقل المدرجة ضمن مخططات التنمية إلى ديناميكية إجتماعية جديدة، تخلق توازن جهوي .

- تنمية قطاع النقل بمناطق الهضاب العليا من شأنه أن يؤدي إلى بطريقة مباشرة إلى زيادة اليد العاملة و بالتالي نقص البطالة، بإعتبار قطاع النقل منتج لليد العاملة ، كما يؤدي بطريقة غير مباشرة إلى دفع عجلة التنمية و بالتالي الزيادة في مناصب العمل.
- يعرف النقل بالسكك الحديدية و النقل الجوي تراجع ملحوظ بمناطق الهضاب العليا للجزائر.

❖ هوامش البحث:

(1) الجريدة الرسمية الجزائرية، قانون رقم 01-20 المتعلق بتهيئة الإقليم، الجزائر، 11 ديسمبر 2001.

(2) فوزي بودقة، أي دور للتهيئة و التخطيط الإقليمي في ظل توازن الشبكة العمرانية الجزائر نموذجا، بحث منشور في الأنترنت على الموقع:

<http://www.omranet.com/vb/showthread.php>

(3) خنفري خيضر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تمويل التنمية المحلية في الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية و علوم التسيير، 2010/2011، الجزائر.

(4) أنتوني فيدنز، ترجمة و تقديم فايز الصياغ، علم الاجتماع، المنظمة العربية للترجمة بيروت، 2005، ص 176.

(5) بن نعاى محمد، مساهمة المؤسسات الصغيرة و المتوسطة في تحقيق تنمية محلية متوازنة جغرافيا، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2011-2012.

(6) حيدر كمونة، بحث منشور على شبكة الأنترنت على الموقع:

www.almadapaper.com/sub/06-405/p19.htm

(7) صدر الدين رمزي، تخطيط النقل و علاقته بتخطيط المدينة، تهيئة التخطيط الإقليمي العراق، 1983.

(8) حيدر كمونة، مرجع سبق ذكره.

(9) جداول مركبة من إعداد الباحث بناء على الإحصائيات الرسمية لمواقع الأنترنت:

الديوان الوطني للإحصاء ONS، وزارة الأشغال العمومية MTP، وزارة النقل MT

(10) موقع الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار بالجزائر على شبكة الأنترنت:

<http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> , 13/06/2014 , 10.30

(11) موقع وزارة الأشغال العمومية الجزائرية على شبكة الأنترنت:

