

## النقل و أهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة

أ/ عقاري زكرياء  
أ.د/ بوباكور فارس  
جامعة باتنة

**Abstract :**

Transport has been seen as an indispensable component of the economy; and plays a major role in spatial relations between locations; it also absorbs a huge number of workers. For these reasons, this article considers transport as a crucial support to the sustainable economic development especially if public authorities apply the best measures to diminish its externalities.

**Keywords:** Sustainable Development - Public policies - Mass transport.

**المخلص :**

يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تساهم في تأدية مختلف الأنشطة الاقتصادية، و يمثل كذلك أحد الوسائل العملية التي لها دور فاعل في ربط و تقريب المناطق و الجهات الجغرافية، فضلا عن مساهمته في امتصاص عدد كبير من اليد العاملة. لذلك، فإنه ينظر إلى النقل من خلال هذا المقال على أنه دعامة أساسية للتنمية الاقتصادية المستدامة خصوصا عندما تتخذ السلطات العمومية التدابير العملية المحسنة للتقليل من تأثيراته السلبية.

**الكلمات المفتاحية:** التنمية المستدامة

- السياسات العمومية - النقل الجماعي.

## تمهيد:

تسعى السلطات العمومية في الجزائر من خلال سياساتها التنموية إلى بذل العناية الكافية لترقية و تحسين البنية التحتية للنقل لأنها تمثل عاملا فاعلا في تحريك عجلة النمو الاقتصادي المستدام. و هذا من شأنه أيضا أن يساهم في رفع درجة تنافسية المؤسسات في الأسواق المحلية و الدولية. فعلى سبيل المثال تؤدي الاستثمارات في الطرقات إلى تخفيض تكاليف النقل، و أن الاستثمارات في الموانئ و الهياكل اللوجستية تؤثر هي بدورها في تدني تكلفة المبادلات التجارية، إذن، لا خيار أمام متخذي القرارات إذا ما أرادوا تعزيز تنافسية الشركات الوطنية إلا أن يتبنوا سياسات استراتيجية تقوم على الجمع بين ثلاث مقومات أساسية و هي: توفير مصادر التمويل، ضمان التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، الحفاظ على البيئة.

يلاحظ في السنوات الأخيرة ارتفاع محسوس في نسبة عدد المسافرين (المتقلين) ليس في الجزائر لوحدها بل في معظم أرجاء العالم، و مما زاد من حدة هذه الارتفاع هو ميل الأفراد إلى استخدام السيارات الخاصة عند تنقلهم الأمر الذي ترتب عنه ما يعرف (بوصف) حديثا بأزمة الاختناق الطرقي، الانبعاثات الملوثة، الضجيج، التدمير التدريجي للبيئة و للطبيعة، الحوادث، الاضطرابات النفسية، الأمراض المزمنة، ارتفاع تكاليف الإنتاج. و موازاة مع الملاحظات السابقة لا يمكن إغفال أو إهمال التحولات و التغييرات التي لها ارتباط بنمط حياة أفراد المجتمع و بمستواهم المادي، الثقافي و العلمي لأن كل ذلك له صلة بدافعية الفرد إلى السفر.

## إشكالية البحث

على ضوء الأفكار السابقة تتجلى إشكالية جوهرية تستحق الدراسة و التحليل تنصب حول توضيح لماذا أصبح النقل يستقطب اهتمام الباحثين في مجال التنمية المستدامة و في تزايد حدة التأثيرات السلبية للنقل على البيئة؟

## الهدف من البحث

إن الواقع الحالي في الجزائر يشير إلى أن النقل الجماعي في المدن الحضرية الكبرى يجابه مجموعة من التحديات المختلفة منشأها الخلل بين

مستوى عرض خدمات النقل العمومي و الطلب المتزايد الذي يوعز إلى التوسع العمراني الذي يفلت من سيطرة الجهات الرسمية، و الذي من المحتمل أن يؤدي بدوره إلى تجاوز طاقة الطلب على النقل العمومي. إن عدم كفاية عدد وسائل النقل الجماعي ستترتب عنه لا محالة إعاقة للنشاط الاقتصادي و سيعمل على زيادة تكاليف النقل. لهذه الاعتبارات يصبح لزاما على السلطات العمومية البحث عن السبل و الطرائق التي تسمح لها أولاً، بتقييم إمكانات النقل العمومي و ثانياً، العمل على توفير الإمكانيات التي تؤدي على الأقل إلى تجاوز العجز على المدى القصير و المتوسط. لذلك فإن الهدف من هذه الورقة هو عرض بعض المواقف المعرفية التي ترتبط بمناقشة و تحليل كيف تتم المواءمة بين الركائز الثلاث التالية: النقل، البيئة و العمران (توسع المدن) التي تضمن تحقيق التنمية المستدامة.

### منهجية البحث

إن المنهجية المتبعة في هذا البحث تعتمد على المنهج الوصفي، لأن البحث يركز على عرض بعض الحقائق التي تتعلق بموضوع البحث استناداً إلى المراجع العلمية المتاحة لاستقراء أهمية النقل في التنمية المستدامة.

### أهمية البحث

تتبع أهمية البحث من كون أنه يلقي الضوء على الثلاث ركائز التالية:

1- يعتبر النقل أداة تساهم في ربط المناطق الصناعية بالسوق - الدور الاقتصادي،

2- يلعب النقل دوراً أساسياً في تشكيل الحياة الاجتماعية للأفراد (اختيار مكان السكن، العمل، التعليم،...) - الدور الاجتماعي،

3- يمثل النقل نشاطاً اقتصادياً و اجتماعياً ذو تأثيرات سلبية لذلك فهو يقتضي تدخل السلطات العمومية لتسييره و مراقبته.

### المحاور الأساسية للبحث

و لأهمية هذا الموضوع، سيتم تقسيم محتوى هذه البحث إلى ثلاثة محاور، نبرز في الأول أهمية النقل في التنمية الاقتصادية المستدامة، و نبين في المحور الثاني كيف تقوم السلطات العمومية بإعداد السياسات العمومية المرتبطة

بالنقل مع التركيز على التدابير المتبعة من أجل تفويض الآثار السلبية التي يسببها النقل الحضري. أما المحور الثالث فسيتم تخصيصه لعرض بعض التجارب الدولية في تشجيع النقل الجماعي.

### 1. أهمية النقل في التنمية الاقتصادية المستدامة

يعتبر قطاع النقل مجالاً استراتيجياً يستمد قوته و تطوره من أهميته في تنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية. و لذلك تسعى السلطات العمومية في كل الدول إلى إنشاء البنية التحتية و تسخير الإمكانيات المالية و البشرية الضرورية فضلاً عن توفير الأطر القانونية التي تنظم و تضبط استغلاله من أجل أن تضمن عرض خدمات نقل مريحة و سريعة بأسعار تنافسية مقبولة.

أما في ما يخص الجزائر، فلقد أقدمت في فترة التسعينات من القرن الماضي على إجراء إصلاحات كبرى مست مختلف القطاعات الاقتصادية بما فيها النقل و ذلك لكون هذا القطاع الاستراتيجي الحساس أصبح غير قادر على تلبية احتياجات النقل المتزايدة، و لعل ذلك يعود في الأساس لعدة أسباب يمكن ذكر أهمها في الآتي:<sup>(1)</sup>

1. ضعف الاستثمارات في البنية التحتية، حيث كان ينبغي على الجزائر زيادة كفاءة إنفاقها على قطاع النقل حتى تتمكن من تلبية الطلب المتزايد، و ضمان مواكبة مقتضيات التحديث و التطوير في مجال خدمات النقل بشكل عام و الحضري بشكل خاص، لأن الاستمرار على هذه الحالة سيكون حتماً عائقاً أمام التنمية الاقتصادية و الاجتماعية مستقبلاً.

2. تضرر مرافق البنية التحتية للنقل لانعدام إجراء الصيانة و الإصلاحات في الوقت المناسب،

3. عدم تحيين القوانين و التشريعات التي تنظم أنشطة النقل،

4. عدم الاهتمام بإعداد سياسات عامة للنقل،

5. عدم قدرة القطاع العام (المهيمن على قطاع النقل) على توفير احتياجات

النقل الضرورية لإنجاح المخططات التنموية،

6. تمدد العمران في المدن بكيفية غير منسجمة فوضوية و عشوائية أدى

إلى زيادة الطلب على النقل. كما أصبحت طاقة استيعاب الطرقات مستنفدة

بالكامل و ليس من السهل على الأمدنين القصير و المتوسط أن تتم توسعتها أو زيادتها لاعتبارات جغرافية و عمرانية و تقنية. و من الأسباب الأخرى التي تساهم في الاختناق المروري، هو سوء تصميم و هندسة الروابط الطرقية، و عدم الاكتراث سواء من طرف السلطات العمومية عندما يتعلق الأمر بوضع إشارات المرور التي لا يراعى فيها غالبا احترام الشروط و القوانين المنظمة لذلك، أو عدم اكتراث سائقي المركبات الذين لا يولون بدورهم عناية احترام قانون المرور. كما أن افتقار المدن إلى بعض التسهيلات التي تخصص للمارة الراجلين (الأرصفة و المنافذ الأرضية، الجسور) و مستخدمى الطرقات الآخرين (مستخدمى الدراجات).

7. زيادة النمو الديموغرافي،

8. الهجرة إلى المدن، 63% من عدد سكان الجزائر متمركزون (يعيشون) في المدن، (2)

9. عدم التكامل بين مختلف أنماط النقل،

10. قلة التنوع في وسائل النقل الحضري.

تشير الدراسات في مجال تقديرات النقل إلى أن متوسط الوقت الذي يستغرقه الفرد في تنقلاته اليومية يساوي 1,1 ساعة، و أنه يخصص مقابل ذلك مقدارا من دخله يوميا. و يشير (Andreas Schefer, et al) إلى أنه طالما استمرت ميزانية الفرد التي تتعلق بالزمن و الإنفاق على النقل ثابتة باختلاف الزمان و المكان، فإنه يمكن تقدير مستويات تنقل الأفراد في المستقبل، و كذلك توقع وسائط النقل الضرورية لتلبية احتياجات الأفراد لخدمات النقل<sup>(3)</sup>. إن الاهتمام بمستقبل النقل أصبح يتزايد على المستويين المحلي و الدولي و ذلك بسبب ظهور عدة مؤشرات تدل على إمكانية حدوث اختلالات منها الذي يتعلق بالعرض و الطلب (خدمات النقل، الطاقة، السكن)، و منها ما يرتبط بالتأثيرات السلبية على البيئة و المجتمع ليس فقط على المستوى الوطني بل يتعداه إلى المستوى الإقليمي و الدولي. و لنتمين هذا الاهتمام بمستقبل النقل و تعزيزه يمكن طرح التساؤلات التالية:

- كم يكون عدد المسافرين على أمد زمني بعيد (نسبيا) ؟

- ما هي وسائل النقل التي ستستخدم مستقبلا ؟

- ما هي الجهات أو الأماكن التي سيصير بها الازدحام كبيرا ؟

إن الإجابة على هذه الأسئلة تستدعي التخطيط من أجل إنجاز البنى التحتية آخذاً في عين الاعتبار مختلف العوامل و المتغيرات الملازمة للتطورات التقنية و التكنولوجية و الاجتماعية و الاقتصادية التي تتشكل مع مرور الزمن لعقود قادمة. كما يتطلب من التخطيط أن يراعي تقييم التأثيرات السلبية التي تترتب عن استخدامات مختلف وسائل النقل للتقليل من مخاطره و أضراره.

#### أ) إستراتيجية النقل في الجزائر

أولت السلطات الجزائرية منذ بداية القرن الحالي اهتماما كبيرا لقطاع النقل باعتباره القاطرة التي تجر القطاعات الأخرى و سطرت له برامج خماسية تنموية غطت الفترة من 1999 إلى 2014. و خصصت للبرنامج الأخير لوحده غلفاً مالياً يقدر بمبلغ 40 مليار دولار. (4)

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

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع،
- تحسين نوعية خدمات النقل- الراحة، الأمان، تقليل زمن و مسافة التنقل،
- توفير الاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين،
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل. (5)

#### ب) الاستثمارات في البنى التحتية للنقل في الجزائر

منذ 2010 إلى غاية 2014 بلغ حجم الاستثمارات الموجهة لإنشاء البنى التحتية للنقل 40 مليار دولار منها 78% وجهت لشبكة السكك الحديدية بينما خصص المبلغ الباقي (ما نسبته 22%) لبقية أنواع النقل الأخرى. يلاحظ من النسب التي سبقت الإشارة إليها أن النقل البري السككي (القطارات، الترامواي، المترو) بمختلف أنواعه قد استحوذ على حصة معتبرة من حجم

تمويل البنية التحتية للنقل على مدار هذه الفترة. و أصبح هذا النوع من النقل يتوفر على الهياكل التالية وفق الإحصائيات المستخرجة من الصفحة الإلكترونية الرئيسية لوزارة النقل، حيث أصبحت هذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها:

- 299 كلم سكة مكهربة،
- 305 كلم سكة مزدوجة،
- 1058 كلم سكة ضيقة.

و أن من بين مشاريع السكة الحديدية التي هي في طور الإنجاز ( سنة 2014):  
مكهربة 1000 كلم و إنجاز 3000 كلم.<sup>(6)</sup>

إن استثمارات الجزائر في البنية التحتية للنقل لا ترقى إلى المستوى المطلوب مقارنة مع دول أخرى في نفس مستوى التنمية الاقتصادية. فعلى سبيل المثال يتراوح معدل الاستثمار في البنية التحتية في دول إفريقيا ما بين 2 و 3% من الإنتاج الوطني الخام. لذلك تصنف إفريقيا ضمن الدول التي تعتبر فيها تكلفة النقل هي الأعلى في العالم.<sup>(7)</sup>

و من أجل تعزيز دور البنية التحتية في التنمية الاقتصادية المستدامة، يتزايد حديثا الاهتمام بتقوية الروابط بين مختلف أنواع النقل بهدف تدعيم النشاط الإنتاجي و التوزيعي من جهة و بهدف تسهيل حركة الركاب من جهة أخرى مع مراعاة الحفاظ على صحة و سلامة الإنسان و على الطبيعة و البيئة.<sup>(8)</sup>

إن ما يميز هذه المشاريع هو التركيز على وسائل النقل الجماعي في الوسط الحضري مثل الحافلات، المترو و الترامواي التي يمكن الاعتماد عليها للتقليل من استخدام السيارات و تخفيض استهلاك الوقود، و ضمان نقل عدد كبير من المسافرين في اتجاهات تغطي المجال الجغرافي للمدينة. و هذا من شأنه أن يساهم في المحافظة على التنمية المستدامة.

إن هذا الاهتمام المتزايد بقطاع النقل مقارنة مع القطاعات الأخرى لدليل على نية السلطات العمومية في تدارك النقص الذي كان مسجلا في هذا لإطار، و من جهة أخرى للرفع من قدرات النقل و تحسين خدماته من اجل ضمان التنمية المستدامة. إن الاستثمارات التي تم إنجازها أصبحت تعطي أكلها

بحيث تم فتح طرق إجتابية و طرق محلية و وطنية بطول 112,039 كلم فضلا عن بناء الجسور و الأنفاق و المعابر و المحولات و المحطات وإعادة تأهيل بعض الطرقات - المحلية - التي تسهم في التخفيف من درجة الاختناق المروري و التقليل من الحوادث (زيادة طاقة الاستيعاب معناه زيادة النقل).<sup>(9)</sup>

### ج) أنشطة النقل المشتركة

تعتبر أساليب النقل - البري، المائي و الجوي - عنصرا أساسيا من أنظمة النقل بحكم أنها تمثل الوسيلة التي تضمن التنقل و الحركة بالنسبة للأفراد و نقل السلع و المواد من و إلى الأماكن المطلوبة. و نظرا لتنوعها (أساليب النقل) فإن لكل نوع خصائص ينفرد بها عن غيره و متطلبات يقتضيها لتلبية الطلب على خدماته. انطلاقا من هذين الاعتبارين نتوقع وجود فروقات (اختلافات) بين هذه الأساليب، تتعلق في جوهرها بكيفية استخدامها، و تتعلق كذلك بالآثار التي تترتب عنها سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية محليا و دوليا.

فعلى سبيل المثال تشير إحصائيات البنك الدولي بأن معظم الدول الإفريقية تنفق على نقل صادراتها للأسواق الخارجية تكاليف عالية تقدر بنسبة 30% من إجمالي قيمة صادراتها على النقل و التأمين. و تعتبر هذه النسبة مرتفعة مقارنة بمثيلاتها من الدول المتطورة التي لا تتعدى نسبة 8.6% وهذا بدون شك ستكون له تداعيات عكسية على المنافسة وفق ما أشار إليها البنك الدولي.<sup>(10)</sup>

انطلاقا مما سبق، تكثف الدول المتطورة التنسيق بين المتعاملين في مختلف وسائل النقل (البرية، البحرية، الجوية) من أجل العمل على توفير الظروف الملائمة التي تساعد أنظمة النقل على التكامل من أجل إتاحة فرص نقل الأفراد و البضائع في الأوقات المناسبة و بالكيفية السليمة و الأمانة و بالتكلفة الاقتصادية "المثلى" وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تخفيض تكاليف الإنتاج بكيفية محسوسة.

إن نظام النقل يتخذ عدة أشكال و أنواع تكون طاقة استيعاب الواحد منه تخضع باستمرار للتغيير لتواكب التغيير في حجم الطلب عليه في حدود متطلبات



نظام النقل ككل. لذلك فإنه ينظر إلى النقل (في مختلف مستوياته و مراحلها) كوحدة متكاملة بين عناصره المتعددة.

تتدخل السلطات العمومية المختصة بالنقل متى وقع اختلال بين العرض و الطلب و ذلك باستخدام السياسات التي تتناسب و ظروف الحال السائدة، كأن تلجأ إلى اتخاذ التدابير التي تؤثر سواء، على حجم العرض، مثل العمل على تشجيع المؤسسات الخاصة و الحكومية على تنويع و تطوير و توسيع شبكات النقل، و سواء على حجم الطلب، مثل اللجوء إلى استخدام ما من شأنه أن يكون له تأثير على التكاليف أو إلى فرض قيود على وسائل نقل معينة أو إلى عرض تحفيزات لأخرى منافسة. لذلك فإن سياسات النقل تتربط فيما بينها و تتكامل مع سياسات القطاعات الأخرى. فمثلا لا يمكن تصور إعداد السياسات البيئية و الطاقوية و العمرانية عن معزل عن سياسات النقل لأن هذا القطاع الأخير يعتبر مستهلكا أساسيا للطاقة و مصدرا كبيرا للتلوث و مبتلعا لمساحات واسعة من الأراضي.

## 2. السياسات العمومية للنقل

تمثل التنمية المستدامة هدفا استراتيجيا تسعى الدول إلى تحقيقه من خلال تنفيذ سياسات متكاملة تضمن تلبية احتياجات الأجيال الحالية و تضمن كذلك التوزيع العادل لثمار النمو المحقق دون المساس أو الإضرار بمصالح الأجيال القادمة.<sup>(11)</sup>

و في هذا الشأن يشرح الباحث (Brandtland, 1987) كلمة "المستدامة" على أنها تعبير عن صفة تلبية احتياجات سكان اليوم دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم. يتضمن هذا التعريف فكرة أساسية تتمثل في تحقيق العدل بين الجيلين الحالي و المقبل فيما يتعلق بالمقومات الثلاث التالية: الاقتصادية، الاجتماعية و البيئية.<sup>(12)</sup> يستخدم هذا المفهوم للتنمية المستدامة ليعبر عن وسائل النقل المحسنة التي يراعى فيها عند استخدامها الحفاظ على البيئة. فلقد نشأ هذا الاهتمام منذ عقود مضت ، لكنه تزايد حديثا لما للنقل من تأثيرات سلبية على مكونات المحيط الذي تعيش فيه المجتمعات الحديثة. فعلى سبيل المثال، تشير الدراسات إلى أن نسبة استهلاك العالم للطاقة في مجال النقل تقدر بحوالي 25% مما يتسبب في

طرح انبعاثات غازية متنوعة تضر بالبيئة و بالفرد خصوصا في المدن ذات الكثافة السكانية المرتفعة. و أنه في سنة 2005 تسببت حوادث الطرقات في قتل 1.2 مليون شخص في العالم أما في إفريقيا فلقد أدت حوادث الطرقات إلى قتل 225.000 نسمة أي ما نسبته تقريبا 19% و هذا ما أدى بإفريقيا أن تحتل الصدارة في عدد حوادث الطرقات للفرد في العالم.<sup>(13)</sup>

و من هذا المنطلق أولا تسعى ، الدول (كل على حده) على إيجاد الحلول البديلة التي تضمن إنشاء مدن مستدامة تتوفر فيها متطلبات الحياة الآمنة و المريحة. و ثانيا تسعى المنظمات الدولية ذات العلاقة بهذا الموضوع من أجل أن يراعى عند إعداد السياسات التي ترتبط بالتنقل المستدام التركيز على العدالة الاجتماعية بين المواطنين، كأن تتم حماية المسنين و الفئات ذات الدخل المنخفض و الفئات الأخرى المحرومة و المهمشة من حرمانهم من خدمات النقل و العمل على توفيرها لهم بالقدر الذي يتناسب مع إمكانياتهم. كما يتطلب من السلطات العمومية حماية المواطنين غير السائقين من تعرضهم للمخاطر التي تنجر عن سير المركبات و العمل على الحفاظ على الأرصفة المخصصة للراجلين التي أصبحت تنقل يوما بعد يوم.

إن من بين السياسات العمومية المرتبطة بالتنقل تلك التي تنصب في الأساس حول مجابهة الآثار السلبية التي تترتب عن العدد المرتفع للسيارات "الخاصة" التي تستخدم في نقل الأفراد لتأدية مختلف أنشطتهم<sup>(14)</sup>. و مما زاد من حدة المشكل هو التوسع العمراني السريع الذي تعرفه معظم المدن الجزائرية نتيجة النمو الديموغرافي و الهجرة التي تعود لأسباب اجتماعية و اقتصادية و حتى أمنية كما عرفها المجتمع الجزائري في نهاية القرن الماضي و الذي لا زالت تداعياته حتى يومنا هذا، و كذلك بسبب أن وسائل النقل الجماعي لا توفر حاليا الخدمات لا بالقدر الكافي و لا بالتنوع المطلوبة.

#### مراحل إعداد السياسة العمومية

لما كان قطاع النقل يمثل أحد الركائز الصلبة التي تعتمد عليه الدول لضمان توفير متطلبات السفر و التنقل فيما بين مختلف الأحياء و المناطق العمرانية للمدن الكبرى، فإنه يتوجب على السلطات العمومية أن تقوم بإعداد

السياسات العمومية للنقل وفق المراحل المعتادة التالية في مثل هذه القرارات: (15)

1- أن تقوم بإجراء الدراسات و التحريات التفصيلية لمعرفة المشاكل التي من شأنها أن تكون معرقلية في الحاضر و المستقبل لأداء النقل الحضري.

2- أن تحدد الأهداف التي سيتم تحقيقها سواء تعلقت بمطالب فئة معينة من المجتمع أو تعلقت بتحقيق منفعة عامة، أو بإيجاد حلول لقضايا و مواضيع عالقة، تتعلق جميعها بتأثيرات النقل.

3- أن تراعي الإمكانيات المالية و المادية و البشرية الضرورية التي يمكن تسخيرها لتحقيق تلك الأهداف.

4- أن تقوم بتنفيذ السياسة العمومية التي تم اعتمادها وفق برنامج زمني بالشكل الذي ينسجم مع الأهداف المحددة لها بكيفية تضمن تحقيق الكفاءة و الفاعلية في التنفيذ، لذلك فإن دقة اختيار، و حسن صياغة السياسات العمومية تمثل الدعائم الأساسية لتحقيق تلك النتائج. (16)

5- أن يتم تقييم الأعمال التي تم تنفيذها بكيفية مستمرة للوقوف على الانحرافات أو الاختلالات التي تقع من أجل اتخاذ التدابير التصحيحية المناسبة. وهو ما يعبر عنه بمرحلة تقييم البرامج و المشاريع. (17)

### 3. تجارب دولية في تشجيع استخدام النقل الجماعي:

- إن ما تتميز به الحقبة الحالية من القرن الواحد و العشرين هو أن موضوع المدينة و التنقل جلب اهتمام المختصين في مجال التنمية المستدامة ليس فقط على المستوى المحلي و إنما كذلك على المستوى الدولي. و لعل هذا ما يفسر أن مشاكل التنقل لا تختلف من وجهة نظر السلطات العمومية المختصة على المستوى الدولي - لا من حيث الأسباب و لا من حيث الأدوات و الوسائل التي تساعد على حلها أو التقليل من حدتها. فعلى سبيل المثال لجأت العديد من الدول إلى اتخاذ التدابير التي من شأنها أن تقلل من درجة تفضيل الفرد التنقل باستخدام السيارة "الخاصة" لأن تشغيل و استخدام هذه الأخيرة أصبحت تترتب

عنه العديد من الآثار السلبية (تكلفة اجتماعية). و من هذه التدابير المستحسنة (best practices) يمكن ذكر الآتي: (18)

- 1- التشجيع على استخدام السيارة بشكل عقلائي،
- 2- التشجيع على استخدام النقل الجماعي،
- 3- استخدام التقنيات المتطورة التي تخفض من انبعاثات الغازات الدفيئة ومن ضجيج المركبات،
- 4- تحفيز الأفراد على استخدام وسائل النقل الرفيعة (الصديقة) بالبيئة،
- 5- إعداد مخططات للتهيئة العمرانية يراعى فيها الحفاظ على النسق العمراني و التكامل بين مرافق النقل المختلفة،
- 6- إعداد مخططات للتقليل و الحركة يراعى فيها تخفيض درجة التلوث، الازدحام، الضجيج، حماية القدرة الشرائية للفرد.

مما لا شك فيه، أنه لا يمكن من الناحية العملية تجسيد التدابير السابقة إلا إذا اتخذت جملة من التدخلات يكون من شأنها التقليل من استخدام السيارة الخاصة في المدن دون التأثير على تنقل الأفراد سواء كانت هذه التدخلات: (19)

- إجرائية: مؤقتة أو دائمة،
- تنظيمية و قانونية،
- مالية: رسوم،
- أخرى: الاعتماد على التكنولوجيا في تصنيع جيل جديد من وسائل النقل المستهلكة لما يسمى بالطاقة النظيفة،

منذ بداية القرن الحالي، أصبح النقل البري في الجزائر يحظى بعناية متزايدة لأنه يضمن نقل 85% من السلع و الأفراد هذا من جهة، و من جهة أخرى، فذلك يعود لسببين رئيسيين هما استتباب الأمن و انتعاش النشاط الاقتصادي. و اكب هذا التحول زيادة في عدد المركبات الخاصة مما تسبب في زيادة حدة الازدحام الطرقي الذي ترتب عنه تدهور في نوعية الهواء لدرجة أنه أصبح يهدد حياة الأفراد و صحتهم. كذلك، أدى إلى تقلص خدمات النقل العمومي مما أثر على تنقل الأفراد المسنين و المعوزين.

لهذه الاعتبارات ظهرت الحاجة إلى وجوب اتخاذ التدابير التي تقوي النشاط الاقتصادي و تحسن ظروف الحياة للأفراد الذين يعيشون و يعملون في الأماكن الحضرية

و الذين يمثلون نسبة 73% تقريبا من مجموع عدد السكان حسب البيانات سنة 2013 و يتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى 83% بحلول 2030.<sup>(20)</sup>

و لمعالجة مشاكل النقل الحضري، حاول العديد من الباحثين من بينهم

(Gabriela Beirão, J.A. Sarsfield Cabral) الذين قاما بدراسة تتمحور حول

مستخدمي النقل الجماعي و مستخدمي السيارات الخاصة من أجل معرفة موقفهم من النقل، و من أجل استكشاف تصوراتهم لخدمات النقل العمومي و التي وردت (بتصرف) وفق الجدول التالي:

جدول يلخص إيجابيات و سلبيات وسائل النقل الجماعي بالحافلات و النقل بالسيارة الخاصة

النقل الجماعي - الحافلات	
السلبيات	الإيجابيات
<p><u>أهم السلبيات التي يتميز بها النقل الجماعي من منظور المستعملين:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- تضييع الوقت</li> <li>- مكتض</li> <li>- غير مريح</li> <li>- زمن الرحلة غير معروف</li> <li>- المراقبة مفقودة</li> <li>- غير موثوق به</li> <li>- مدة الانتظار طويلة</li> <li>- الحاجة إلى التبديل عند تغيير الاتجاه.</li> <li>- يساهم في الازدحام</li> <li>- يفتقر للمرونة</li> <li>- قد تطول مسافة المشي</li> </ul>	<p><u>أهم الإيجابيات التي يتميز بها النقل الجماعي من منظور المستعملين:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- منخفض التكلفة</li> <li>- توتر أقل</li> <li>- يغني عن السياقة</li> <li>- يوفر أسباب الراحة</li> <li>- يوفر إمكانية الاسترخاء و القراءة و ...</li> <li>- يوفر الوقت متى استخدمت الحافلة</li> <li>الممرات المخصصة لها</li> <li>- يعتبر أقل تلوثا</li> <li>- إمكانية التحدث إلى الآخرين و اكتساب أصدقاء جدد.</li> </ul>
النقل بالسيارة الخاصة	
السلبيات	الإيجابيات
<p><u>أهم السلبيات التي يتميز بها النقل</u></p>	<p><u>أهم الإيجابيات التي يتميز بها النقل</u></p>

بواسطة السيارة الخاصة من منظور مستخدميه:	بواسطة السيارة الخاصة من منظور مستخدميه:
- مكلفة	- الشعور بالحرية و بالاستقلالية
- محدودية أماكن التوقف	- التمكن من الذهاب إلى أي اتجاه
- التوتر أثناء السياقة	- تتلاءم مع متطلبات العمل
- تضيق الوقت في زمن الذروة	- توفر أسباب الراحة
- الازدحام	- تتميز بمرونة استخدامها: ليلا، نهارا،
- ملوثة	...
- مسببة للحوادث	- توفر الأمان
- تشجع على الانطواء، الانعزال	- توفر مقعدا خاصا
	- توفر أسباب الترفيه كالاستماع للموسيقى و ...

**Source:** Gabriela Beiraõ, J.A. Sarsfield Cabral: Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. 2007. [www.elsevier.com/locate/tranpol](http://www.elsevier.com/locate/tranpol) . p.482. Consulté: 15/02/2015. (بتصرف)

### تجارب بعض الدول في مجابهة زيادة استخدام السيارة الخاصة

لجأت بعض الدول حديثا إلى تطبيق بعض القيود على استخدام السيارات الخاصة و تشجيع استعمال مختلف وسائل النقل الجماعي. و من هذه التجارب يمكن اختصارها في الآتي:

**بريطانيا:** فرض رسوم على المركبات التي تمر وسط المدينة - فرض رسوم على استهلاك وقود السيارات - تضيق فرص السماح بتوقف المركبات داخل المدن الكبرى. (21)

**فرنسا:** تضيق مساحة الطرق المخصصة للسيارات و توفير مقابله لصالح الحافلات المخصصة للنقل الجماعي - رغم أنه يترتب عن هذا الإجراء: بطء الحركة، التلوث، الضجيج... (22)

**اليابان:** لا يسمح للمواطنين بشراء السيارة في طوكيو إلا بعد أن يثبتوا أن لهم مكانا مملوكا أو مؤجرا يكون مخصصا لتوقف السيارة خارج الطريق. (23)

مصر: تقوم بتجربة منذ عشر سنوات تقريبا و حققت نتائج ملموسة، اعتمدت فيها على تكييف محركات وسائل النقل المشغلة بالوقود السائل لكي تشغل كذلك بالغاز الطبيعي. (24)

المجر: تلجأ السلطات في العاصمة إلى فرض إتوات (رسوم) على السيارات التي تدخل وسط المدينة، كما وفرت ممرات خاصة للمتقلبين على الدراجات الهوائية تشجيعا لاستخدام وسائل النقل الصديقة للبيئة.

الولايات المتحدة: تختلف تجربة الولايات المتحدة عن مثيلاتها في الدول الأخرى، من حيث أنها لجأت إلى تشجيع برامج البحث العلمي في النقل، الذي تتكفل به مختلف مراكز الأبحاث و التطوير بالتنسيق مع القطاع الصناعي، على تصنيع جيل جديد من السيارات تعتمد إما على الطاقة الكهربائية أو تعتمد على استخدام التكنولوجيا التي تسمح بتخفيض استهلاك الطاقة إلى مستويات متدنية. و لضمان إنجاح هذه التجربة قدمت السلطات الأمريكية تحفيزات ضريبية تتراوح بين 3000 دولار و 4000 دولار عن كل سيارة مقتناة تشتغل بغير الطاقة التقليدية. (25)

يستخلص من هذه التجارب أن كل الدول السالفة الذكر تسعى لتحقيق أهداف مماثلة (تقليل الازدحام، تحسين القدرة على الحركة، الحد من التلوث، الحد من حركة مرور السيارات الخاصة). مستخدمة وسائل مختلفة في تسيير أنظمة النقل. فعلى سبيل المثال، استعملت بلدية لندن في بريطانيا الرسوم (النقود) من أجل تحفيز المتقلبين على تفادي استعمال السيارة الخاصة، بينما لجأت بلدية باريس في فرنسا إلى عقلة استخدام مساحة الطريق من أجل جعل النقل الجماعي يمر بانسياب مقارنة مع النقل بالسيارة الخاصة.

### الخلاصة

تبين من خلال هذه الورقة أسباب تنامي اهتمام الباحثين و المتخصصين في مجال النقل حول مجابهة التهديدات التي لها انعكاسات سلبية على الاقتصاد و التنمية المستدامة، و البحث عن إيجاد الآليات التي يمكن بواسطتها إعداد سياسات نقل تضمن تلبية احتياجات مختلف المتعاملين الاقتصاديين و باقي فئات المجتمع الأخرى حاضرا و مستقبلا.

## المراجع:

(1) Farès Boubakour, Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées, CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saïgon) Vietnam. Les 12, 13 et 14 novembre 2008.

(2) Tahar BAOUNI, Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes, CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saïgon) Vietnam. Les 12, 13 et 14 novembre 2008.

(3) Andreas Schefer. David G, Victor: The future mobility of the world population.

[http://irps.ucsd.edu/dgvictor/publications/victor\\_article\\_2000\\_future%20mobility.pdf](http://irps.ucsd.edu/dgvictor/publications/victor_article_2000_future%20mobility.pdf). Consulté le 25/02/2015

(4) الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار - 18-01-2015 - الموقع الإلكتروني:

<http://www.andi.dz/index.php/ar/connaitre-l-algerie/l-algerie-en-bref>

(5) <http://www.andi.dz/index.php/ar/bilan-des-investissements>. consulté le 20-01-2015.

(6) الصفحة الرئيسية لوزارة النقل:

<http://www.okbob.net/article-le-site-officiel-du-ministere-des-transport-algerie-89357931.html>

(7) Rapport d'examen africain sur les transports (Résumé), Commission économique pour l'Afrique - Nations Unies:

[www.uneca.org/sites/.../africanreviewreport-on-transport-summary-fr](http://www.uneca.org/sites/.../africanreviewreport-on-transport-summary-fr)

. 1998، ص 168. (8) حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب (9) الصفحة الرئيسية لوزارة النقل:

<http://www.okbob.net/article-le-site-officiel-du-ministere-des-transport-algerie-89357931.html>

(10) تقويم قطاع النقل بالبنك الدولي "عقد من العمل في مجال النقل: معاونة البنك الدولي

الموقع 2005/1995

[http://siteresources.worldbank.org/EXTTRANSPORTATION/Resources/Arabic\\_exec\\_summ.doc](http://siteresources.worldbank.org/EXTTRANSPORTATION/Resources/Arabic_exec_summ.doc)

(11) Alex Davidson & Michael Dence, The Brundtland Challenge and the Cost of Inaction. décembre 1988, p159.

(12) Dominique Bidou, La Dynamique du développement durable, Presses de l'université du Québec. 2002, p 82.

(13) Robert Joumard, Développement durable et transports, INRETS, Laboratoire Transports et Environnement. 2005, p 64.

(14) محمد توفيق سالم: هندسة النقل و المرور. دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان. 1985، ص 260.

(15) عامر الكبيسي، صنع السياسات العامة، عمان - دار المسيرة

(16) محمد موفق حديد، الإدارة العامة: هيكله الأجهزة و صنع السياسات و تنفيذ البرامج الحكومية، 2007، ص 118.. عمان- دار الشروق

(17) Lawrance J.R. Herson, Politique publique aux ETATS-UNIS ; théorie et pratique, collection Manuels. 2000, p. 6.



<sup>(18)</sup> Todd Litman. Congestion Costing Critique, Victoria Transport Policy Institute. 2013, p8.

<sup>(19)</sup> Jean-Paul Rodrigue et al, The Geography of Transport systems, First published, Routledge. 2006, p. 241.

<sup>(20)</sup> <https://www.pwc.com/gx/en/.../africa.../algeria.pdf>. Consulté: 12/02/2015.

<sup>(21)</sup> Dimitriou, H. Urban Transport Planning: A Developmental Approach. London: Routledge. 2002, p. 44.

<sup>(22)</sup> Prud'homme, R. Koop, B & Bocarej, J : Evaluation de la politique parisienne des transports. Revue transports. N°434. 2006, PP.347-360.

<sup>(23)</sup> Dupuy G, La dépendance á l'égard de l'automobile. Paris: La documentation française, 2006. p 68.

<sup>(24)</sup> أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2009، ص 133.

<sup>(25)</sup> Kevin Green: Transport-Relevant Policies and Measures: U.S. Experience. Workshop on Best Practices in Policies and Measures, 11-13 April 2000, Copenhagen. <http://climate.dot.gov/documents/pam0400.pdf>. Consulté: 21/02/2015.