

المقدمة العامة

الفصل الأول

الإطار النظري لنشاط

النقل

الفصل الثاني

الاستثمار في قطاع النقل

الفصل الثالث

واقع الاستثمار في قطاع

النقل بالجزائر

(حالة مديرية النقل تيارت)

الخاتمة العامة

قائمة المحتويات

قائمة الأشكال

قائمة الجداول

قائمة المراجع

الملاحق

تمهيد:

يعتبر النقل عامل حيوي في الاقتصاد الوطني وله دور كبير في تنمية الأنشطة والقطاعات الاقتصادية فضلا عن دوره المهم والبارز في النمو والتنمية الاقتصادية والاجتماعية كونه يسهم في التأثير المباشر وغير المباشر على الناتج الوطني إذ لا يمكن لأي نشاط الاستغناء عنه فهو عماد البناء التحتي في العالم كما إن كفاءة وسائل النقل تعد أحد أهم مؤشرات التطور والرقى الحضاري ويعد عاملا ضروريا في اقتصاد التبادل، ويساعد على توسيع الأسواق وتبادل الأفكار والسلع وإبراز التخصص وإتاحة فرص عمل جديدة وتسهيل الاتصال المباشر بين الجماعات البشرية .

ويفسر ذلك بأن صناعة النقل تتميز بقدرتها على تحقيق التكامل مع الاستثمارات في قطاعات الاقتصاد الوطني المختلفة، إذ أن لهذا القطاع القدرة من جهة، على التكامل من خلال مساهمته في توفير احتياجات باقي الأنشطة الاقتصادية من المواد الخام والسلع النصف مصنعة ومواد الطاقة، ومن جهة أخرى، من خلال فتح أسواق جديدة لمنتجاتها لمواكبة التغيرات في معدلات الطلب عليها سواء في السوق المحلي أو العالمي ومن هنا يمكن أن نعتبر قطاع النقل بمختلف أنواعه، من القطاعات المكملة للقطاعات المهمة في الاقتصاد الوطني .

ولقد قمنا بتقسيم هذا الفصل الذي يحمل عنوان الإطار النظري لنشاط النقل إلى ثلاثة مباحث رئيسية حيث تناولنا في المبحث الأول إلى مفاهيم عامة حول النقل بينما في المبحث الثاني فتطرقنا إلى الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل ثم في المبحث الأخير فتناولنا التدخل الحكومي في قطاع النقل وعوامل تطوره.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل

يعد النقل احد أهم المقومات الرئيسة لأي دولة وعنصرا مهما في حياة مجتمعاته حيث يلعب دورا ايجابيا وفعالا في تطور اقتصاديات الدول انتعاشها الاقتصادي والاجتماعي السريع.

المطلب الأول: مفهوم النقل

أولاً: مفهوم النقل لغة: إن لفظ النقل لغويا يقصد منه عملية تحويل شيء أو شخص من مكان إلى آخر، وإنما يلاحظ هنا أن نطاق هذا المفهوم واسع جدا فالنقل حسب هذا المفهوم يشمل العديد من الجوانب الانتقال وهناك من يرى أن لفظ النقل يطلق ليعني مفهوم حمل المتاع المادي من سلع و مواد أولية وآلات وغيرها، ومن المفاهيم الأخرى للفظ النقل ذلك المفهوم الذي يعني تحويل الشيء من موضعه إلى موضع آخر أو التحويل من مكان إلى آخر ويقصد منه الطريق المختصر.¹

كما عرف المشرع الجزائري النقل بأنه : يعد نقلا في نظر القانون كل نشاط ينتقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى مكان آخر على متن مركبة مهما كان نوعها و يعد نقلا عموما كل نقل يتم مقابل اجر ولحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض.²

ثانيا: المفهوم الاقتصادي للنقل: من الصعوبة بمكان إعطاء تعريف لنشاط معين عندما يكون هذا النشاط متشعب الجوانب والتأثير كما هو بالنسبة للنقل وبهذا الصدد ظهرت الكثير من التعاريف التي تناولت هذا النشاط كل من زاوية محدده ومعينة فقد عرف النقل أنه : (عملية تحريك البضائع والأفراد كل منهما باتجاه هدفه والتي يكون بعض من هذه الأهداف اقتصادية أو غير اقتصادية)³.

كذلك عرف النقل : (الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي يكون فيها أكثر نفعاً)⁴.

¹ أنيس إبراهيم وآخرون، المعجم الوسيط، دار الفكر، القاهرة، 2001، ص 939.

² المادتين 17، 16 من القانون 88-17 المؤرخ في 10/05/1988، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 19.

³ Fromm، Gary ،Transport Investment and Economic Development 2nd، ED Washington، The Brookings Institution ،1966.p 18.

⁴ سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، المملكة السعودية، 2005، ص 9 .

كما عرف النقل على انه: (مجموعة الطرق والوسائل والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر¹).

إن هذه التعاريف القائمة للنقل في الحقيقة تنحصر في اقتصاديات المشروع دون إن تلامس في جانب منه اقتصاديات الدولة ، بوصفه أداة من الأدوات المنفذة للخطة الاقتصادية، وهي على هذا الأساس لم ترتبط كفاعلية اقتصادية مع الخطط الشاملة للتنمية .

وعرف (Philips) النقل أيضا (النشاط الاقتصادي الذي يهدف إلى خلق المنافع أو زيادتها عن طريق نقل وانتقال الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر)² ومن هذا التعريف يتضح أنّ النقل يعد من الناحية الاقتصادية نشاط منتجاً كونه يساعد على خلق منفعة (مكانية و زمنية) للشيء المنقول وان دورة الإنتاج لا تكتمل ما لم يتم النقل بإيصال الإنتاج من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك .

وكذلك عرف النقل انه { فرع من فروع النشاط الاجتماعي والخدمي الذي يهدف إلى نقل المنتجات والسلع والحمولات المادية والأشخاص من مكان إلى آخر بوسائل النقل المختلفة وسد متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبطة بتقسيم العمل وتلبية الحاجات المادية والاجتماعية والثقافية للسكان مما يساعد على توسيع السوق وتسهيل تبادل خبرات الحياة الاجتماعية والتواصل الحضاري }³

إن هذا التعريف حدد نوعين من أنواع النقل هما الإنتاجي والخدمي كما ابرز الآثار الاقتصادية الاجتماعية للنقل لكنه أهمل البعد الزمني له، مما سبق يتضح بان النقل هو { نشاط اقتصادي يتضمن حركة الأشخاص والبضائع والمعلومات ورؤوس الأموال والاتصالات بين مراكز عرضها ومراكز الطلب عليها محليا أو دوليا باستخدام وسائل ووسائط مختلفة في ظل إطار تنظيمي وتقني. ومعلوماتي، يهدف إلى تخفيض تكلفة المنتج، وتعظيم ربحيته، وزيادة إشباع المستهلك }⁴

فالنقل يشكل العمليات الحركية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق الأهداف الإنتاجية وغير الإنتاجية للمنشآت ولعموم الأفراد ضمن إطار الدولة الواحدة وبينها وبين الدول وبالشكل المناسب وبما يتفق مع خطط وسياسات الدول ومواكبتها للتطورات العالمية الحديثة في ظل منحى العولمة وثورة المعلومات والاتصالات وحرية التبادل والانتقال ليس للمنتج النهائي فقط بل وللعناصر الإنتاجية وسرعة انتقال الخبرات والمهارات الإنسانية الإدارية والفنية.

¹ احمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1986، ص 22.

² علي عبد محمد سعيد، قطاع النقل والمواصلات، ماهيته وأهميته ومؤشرات تطوره، مجلة النفط والتنمية، العدد 3، جوان 1988، ص 60.

³ زاهد محمد زهدي، ملاحظات حول قطاع النقل وأشكاله المختلفة، مجلة النفط والتنمية، العدد 2، السنة الرابعة، سبتمبر، 1978، ص 64.

⁴ إبراهيم محمد علي، النقل والتجارة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1999، ص 5.

المطلب الثاني: خصائص نشاط النقل

يتصف نشاط النقل بمجموعة من الخصائص التي تميزت عن الأنشطة الاقتصادية الأخرى ومن بين أهم هذه الخصائص ما يأتي:

1- كثافة رأس المال:

تحتاج مشاريع النقل إلى كميات ضخمة من رؤوس الأموال لتنفيذها، فتكاليف إنشاء هذه المشاريع وتطويرها واستحداث وسائلها غالباً ما تكون مرتفعة.

إن ضخامة هذه التكاليف جعلت بعض الباحثين يصف هذا القطاع بأنه قطاع كثيف رأس المال، وذلك لارتفاع معامل رأس المال للإنتاج والذي يتم من خلاله قياس الكثافة الرأسمالية، فارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع النقل، وطول مدة استرداد هذه المشاريع لقيمة أصولها الرأسمالية يعمل على انخفاض معدل دوران رأس المال المستثمر، مما يجعل درجة المخاطرة التي تحيط بمشاريع النقل مرتفعة نسبياً، وهذا بدوره يمثل أحد أهم الأسباب التي تجعل القطاع الخاص يحجم عن القيام ببعض مشاريع النقل.¹

2- وجود الآثار الخارجية:

يتميز نشاط النقل بظاهرة وجود الآثار الخارجية سواء كان في جانب الإنتاج أم في جانب الاستهلاك. وقد تكون هذه الآثار إيجابية في صورة منافع تعود على المجتمع، تتمثل بتوفير الوقت ومزايا التنمية وزيادة الراحة المتولدة في تعبيد الطرق وتسهيل النقل، فضلاً عن التأثيرات الاقتصادية الناتجة عن تخفيض كلفة النقل. أو قد تكون الآثار سلبية في صورة تكاليف إضافية يتحملها المجتمع، فضلاً عن التكاليف الخاصة، وخير من يمثل التكاليف الإضافية هذه التلوث والضوضاء والحوادث الناتجة عن وسائل النقل.²

وبصورة عامة فأن وجود المنافع والتكاليف الإضافية (الخارجية) يجعل نظام السوق غير قادر على تحقيق التخصيص الأمثل للموارد والذي يتحقق عندما تتعادل المنافع الحدية الاجتماعية مع التكاليف الحدية الاجتماعية أي أن شرط الكفاءة هنا يتحقق عندما يكون العائد الخاص والاجتماعي المتحقق من مشاريع النقل أكبر من كلفتها الخاصة والاجتماعية، أو قد يكون العائد الاجتماعي لها أكبر من الكلفة الاجتماعية في حين يكون العائد الخاص لهذه المشاريع أصغر من كلفتها الخاصة، مما يدل على عدم جدوى

¹هدى محمد سليمان، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، 1983، ص7.

²صبري عبد الرحمن، مشكلات الاستثمار وتقييم مشروعات النقل، مجلة التنمية الصناعية، المنظمة العربية لتنمية الصناعة، العدد 8، جانفي،

1986، ص25.

هذه المشاريع من الناحية الاقتصادية ورغم ذلك نجد أن الحكومات وفي مختلف الأنظمة الاقتصادية تنفذ مثل هذه المشاريع وتدعمها مالياً لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية مهمة.¹

3- التكنولوجيا الحديثة:

إن التقدم الحاصل نتيجة للثورة العلمية والتكنولوجية قد استفادت منه جميع الأنشطة الاقتصادية ومنها نشاط النقل، ونظراً لأهميته في اقتصاد أي بلد، فإن معظم الدول وجدت نفسها أمام الحاجة إلى تكيف نمط النقل من خلال إدخال التقنية الحديثة التي أدت إلى تقليل صرف الوقود واختصار المسافات من خلال استبدال معدات النقل القديمة بأخرى حديثة مما ساعد على تحقيق الاستغلال الأمثل لوسائل النقل وعملت على تقليل الكلف والوقت من خلال ضمان تحقيق السرعة المطلوبة في النقل. مما أسهم ذلك في زيادة الطلب على وسائل النقل المختلفة وأصبح ينظر إلى العملية الإنتاجية نظر متكاملة ابتداء من حركة المواد الأولية والمواد نصف المصنعة حتى تجهيز المستهلك بالسلع النهائية، وبالنسبة لمسألة اختيار التكنولوجيا الملائمة للنقل، فهناك نوعان من التقدم التكنولوجي أولهما يدعى بالتقدم التكنولوجي المتجسد والذي يتم عن طريق إحلال معدات جديدة محل المعدات القديمة والثاني يسمى بالتقدم التكنولوجي غير المتجسد وهذا يؤدي إلى تغير دالة الإنتاج ويرفع إنتاجية البضائع القديمة والبضائع المستثمرة ويتم عن طريق التحولات الإدارية والتنظيمية، وعلى الأغلب يتميز التقدم التكنولوجي في مجال النقل بكونه من النوع المتجسد فمعظم دول العالم تفضل إحلال الجديد محل القديم ونخلص من هذا انه بالرغم من أن التكنولوجيا الحديثة قد أحدثت تغيرات مهمة وواضحة في معدات النقل وساعدت على تطور وسائله عبر الزمن من حيث السرعة والطاقة الاستيعابية وتوفير الراحة والأمان للأفراد المنقولين بواسطتها، فهي أيضاً لها إسهام فاعل في تنشيط الصناعات الداعمة لقطاع النقل.²

4- تزايد غلة الحجم :

تخضع مؤسسات النقل في الفترات القصيرة الآجل لظاهرة تزايد غلة الحجم أو تناقص التكاليف، وهذا يعني أن زيادة حجم الإنتاج يكون مصحوباً بتحقيق العديد من الوفورات الداخلية والوفورات الخارجية، وفي ظل سريان هذه الظاهرة فأن مؤسسات النقل معرضة للتقلبات في الإيرادات نتيجة لتغيير الحركة فإذا أدت زيادة الحركة إلى زيادة مصروفات التشغيل بنسبة بسيطة فأكثرها غالباً ما تؤدي في الآجل

¹ عثمان سعيد عبد العزيز، قراءات في اقتصاديات الخدمات والمشروعات العامة، دراسات نظرية تطبيقية، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2000، ص ص 41-42.

² Cassing, James, **Shipping Innovation in The Pure Theory of International Trade International Journal of Transport Economics**, Vol. VI, N.3, (Italy:Dicember, 1980), P.305

القصير إلى مضاعفة الدخل الصافي والعكس صحيح، وان وجود ظاهرة تزايد غلة الحجم (تناقص التكاليف) في أية صناعة يؤدي إلى خلق القوى الاحتكارية في مجال الإنتاج والتوزيع.

5- عدم تخزين الخدمة المنتجة:

تتميز صناعة النقل التي تنتج وحدات خدمات النقل في الطريق باستهلاكها بمجرد إنتاجها وهو ما يعبر عنه اقتران الاستهلاك بالإنتاج في نفس الوقت فالمنتج والذي يتمثل في طاقات تحميله منتجة (راكب/كم أو راكب/مقعد) لنقل الركاب أو (طن/كم ، طن/ميل) لنقل البضائع ينبثق عنه ثلاث نتائج هامة تتمثل في:¹

أ . لا تحتاج خدمات النقل إلى مخازن، ومن ثم ليس لها تكاليف تخزين.

ب . صعوبة تتبع المستفيدين من خدمات النقل .

ج . استمرار ظاهرة الطاقة الفائضة وأيضا الطاقة التي لا يمكن تجنبها والتي تتولد من خاصية عدم إمكانية تخزين الخدمة، ذلك أنّ مقاعد الركاب الشاغرة خلال الرحلة لا يمكن تخزينها لاستعمالها في المستقبل ولذلك تعد المقاعد الشاغرة وعربات البضائع ذات الشحنة غير الكاملة طاقة مفقودة فضلا عن أنها تعد موارد تم فقدانها بمعنى خسارة مضاعفة .

6- الاحتكار الطبيعي:

إن الاحتكار الطبيعي هو نوع من الاحتكار أوجدته ظروف الصناعة ذاتها وليس بفعل عوامل مصطنعة أو بفعل تشريعات تصدرها الدولة بمقتضاها تحتكر إنتاج بعض السلع والخدمات حيث أن خصائص النقل المشار إليها سابقاً ساعدت على وجود ما يسمى بالاحتكار الطبيعي، ومما يزيد من احتمال وجود هذه الظاهرة في صناعة النقل هو التجديدات الفنية التي تتسم بعدم القابلية على التجزئة والكثافة الرأسمالية المرتفعة.²

ولأجل تقييد الاحتكار الطبيعي وجعله لا يتعارض مع الرفاه الاقتصادي اعتمدت اغلب الدول بعض الأساليب والإجراءات، كإصدار التشريعات والقوانين التي تحدد الحد الأقصى لسعر خدمة النقل ومستوى الجودة المقبول لهذه الخدمة، ومعاقبة المخالفين لذلك. وقد تتكفل الدولة بإنشاء مشاريع النقل بنفسها وتقوم غالبا بتقديم خدمة النقل مجانا أو بأسعار مناسبة، لتحقيق الرفاهية الاقتصادية لأبنائها.

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 91.

² عثمان سعيد عبد العزيز، قراءات في اقتصاديات الخدمات والمشروعات العامة، مرجع سبق ذكره، ص 75.

7- صعوبة الرقابة والسيطرة على النقل:

إن إنتاج هذا النشاط يتم في الطرق العامة بعيداً عن رقابة المسؤولين وتحكمهم التام، علاوة على أن مكانه ينتقل باستمرار بعكس الخدمات والصناعات لأخرى التي تقع تماماً تحت سيطرة المسؤولين، لذلك نقول بأن خدمة النقل تتميز بصعوبة السيطرة عليها.

المطلب الثالث: أنواع النقل و تصنيفاته

تتعدد تصنيفات النقل إلى عدة أنواع حسب مجموعة من المعايير المختلفة ونذكر منها ما يلي: ¹

أولاً: التصنيف العام لأنواع النقل :

1 - التصنيف وفقاً لمجال التشغيل: و يشتمل على أنواع ثلاثة هي:

- النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.
- النقل الخارجي (الدولي) وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة).
- النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة.

2 - التصنيف وفقاً للمسار: و يشتمل على أنواع ثلاثة هي:

- النقل المائي (النهري والبحري).
- النقل البري (طرق ، سكة حديد ، خطوط أنفاق ، باصات ، مركبات ، أنابيب ..).
- النقل الجوي والمشارك (طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية).

3 - التصنيف حسب القوة المحركة: و يشتمل على أنواع ثلاثة هي:

- عضلي بشري (دراجة، عربة حمال) أو حيواني (العربة التي تجرها الحيوانات).
- قوى طبيعية : كالرياح (سفن شراعية) والتيارات المائية في الأنهار.
- الطاقة (وقود، كهرباء).

4 - التصنيف حسب نوعية الخدمة : ويشتمل على نوعين :

- متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط.
- مشتركة: لنقل الركاب والبضائع معاً، أو للنقل الجوي والبري معاً.

5-التصنيف حسب مستوى الخدمة : ويشتمل على نوعين :

- السرعة (عادي و سريع).
- انتظام الخدمة (دائمة، تحت الطلب).

¹ محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراجح الجامعية، بيروت، 1985، ص33.

7- النقل وفقاً لعلاقته بالإنتاج ويقسم إلى:

- نقل إنتاجي: يرتبط مباشرة بالعملية الإنتاجية كنقل مستلزمات الإنتاج ونقل المنتجات الصناعية والزراعية من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك.
- نقل خدمي: يتضمن تقديم خدمات النقل للقطاعات الخدمية كقطاع الصحة والتعليم فضلاً عن نقل السكان من مكان لآخر وفقاً لرغبتهم .

8 - التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل : ويشتمل على نوعين هما (النقل العام والنقل الخاص) وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري أي النقل داخل المدن بشكل خاص.¹

ثانياً: الأنواع الرئيسية للنقل :

تتعد أنواع النقل حسب المنطقة الجغرافية من مكان لآخر ويمكن أن نميز ثلاث أنواع رئيسية وهي:

1- النقل البري: ويشتمل على نوعين أساسيين وهما النقل البري بالمركبات والنقل بالسكك الحديدية:²

أ- النقل بالمركبات عبر الطرق البرية: إن النقل بالمركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى وذلك من خلال المرونة و الاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع وتأتي أهمية النقل بالمركبات من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعب الوصول إليها بواسطة الوسائل الأخرى ومن هنا لجأت بعض الدول إلى تطوير نظم النقل لديها بما يتوافق مع العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت السيارات الخاصة أو مركبات النقل العام.

ب- النقل بالسكك الحديدية: تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول و بشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية، الاجتماعية، العسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات كبيرة وبسرعات عالية.

¹ حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بحث منشور على موقع جريدة المدى، اطلع عليه يوم

<http://www.almadapaper.com> 2015/11/19

² نور الدين الربيعي، الأفق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1986، ص 96.

ويعتبر النقل بالسكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذا نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.

2- النقل الجوي: لم يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر واسطة النقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبح أيضا بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضا.

ويعتقد بعض المراقبين بأن النقل الجوي سوف يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة، حيث من المتوقع أن يفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر من جهة أخرى، الأمر الذي سيكون له انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.¹

3- النقل المائي: هو كل نقل يعتمد على استعمال المركبات التي تسير على الماء في نقل الأشياء بين ميناءين مختلفين مثل السفن والعبارات بأنواعها لاسيما وإن المياه تشكل ثلثي حجم الكرة الأرضية فلا عجب أن تكون التجارة الدولية البحرية تعادل تقريبا نفس النسبة من مجمل التجارة العالمية . وينقسم النقل المائي إلى قسمين هما:²

- النقل البحري: وهو النقل على السفن المخصصة لأنواع الحمولات المختلفة باستخدام الماء كوسيط نقل ويعد أفضل أنواع النقل من حيث الكميات المنقولة دفعة واحدة و لقد برهنت عمليات النقل البحري في ميدان التجارة الدولية على نجاح حقيقي وقد تجلّى ذلك من خلال الأذرع المائية المتمثلة في البحار والمحيطات ولكن يؤخذ عليه بطء السرعة وكثيف رأس المال والأضرار كبيرة في حالة حدوثها .
- النقل النهري: وهو كمشيله البحري يستعمل السفن بأنواعها لنقل البضائع بالوسيط المائي ويعد أرخص أنواع النقل تكلفة للمنقول كما انه لا يحتاج إلى نفقات تأسيس رأسمالية وصيانة كبيرة إلا انه يتسم بالسرعة البطيئة بسبب المنحنيات الكثيرة بالأنهار ووجود الشلالات وتذبذب منسوب المياه وانخفاضها في بعض المواسم .

¹ سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل، مرجع سبق ذكره، ص 65.

² سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الانجوميصرية، القاهرة، 2007، ص 316.

المبحث الثاني: الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل

يعتبر قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد، حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم الاقتصادي.

المطلب الأول: سوق النقل و الطلب على خدمات النقل

يتميز سوق خدمات النقل بوجود العديد من وسائل النقل البديلة التي تعمل جنباً إلى جنب داخله، ومن ناحية أخرى يمكن وصفه بأنه سوق مختلط يعمل داخله كل شركات النقل الخاص والعام، والتي تتباين في أهداف النشاط الاقتصادي الذي يقوم به كل نوع منها، وعلى ذلك يتجه القول بتعدد أوجه السوق الاقتصادية للنقل، والتي يتجاذبها درجات الاحتكار والتنافس.

أولاً: سوق خدمات النقل:

يقسم بعض الاقتصاديين المهتمين بمجال اقتصاد النقل اصطلاح المنافسة في سوق خدمات النقل إلى ثلاث أنواع رئيسية وهي:¹

- **المنافسة داخل القطاع:** وهي تلك المنافسة التي تنشأ بين الشركات والمؤسسات التي تندرج ضمن وسيلة نقل معينة، كوسيلة السكة الحديدية أو وسيلة النقل العام.
- **المنافسة داخل سوق خدمات النقل:** يعرف عن سوق خدمات النقل تعدد الوسائل به سواء النقل البري أو الجوي أو البري، وتنشأ المنافسة بين وسيلتين أو أكثر أو بينهما جميعاً حسب الموقع.
- **منافسة التأجير:** وهذا النوع من المنافسة تواجهه وسائل النقل العاملة بصفة رسمية في سوق النقل حيث تواجهها حالتين وهي:
 - المنافسة التي تنشأ من غزو السيارات الخاصة، وهذا النوع من المنافسة ذو اثر خطير على وسائل العامة بصفة قانونية في السوق، وذلك من حيث انخفاض حصتها في السوق.
 - المنافسة التي تنشأ نتيجة قيام الشاحنين بتسويق منتجاتهم بوسائل نقل يملكونها، وأيضاً قيام بعض المصانع والشركات والجامعات والمدارس والهيئات الحكومية بشراء حافلات خاصة لنقل العمال أو الطلاب إلى أماكن العمل أو الدراسة.

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 113.

ثانيا: الطلب على خدمات النقل:

ونميز نوعين رئيسيين في الطلب على خدمات النقل وهي:¹

1- طلب الركاب على خدمات النقل: ونعني به الطلب على خدمات السفر المختلفة حيث تتأثر

بمجموعة من العوامل وهي:

أ- مرونة الطلب السعرية: وهي مرتبطة مباشرة بالعوامل التالية:

- الفترة الزمنية: حيث أن اختبار الفترة الزمنية التي يمكن من خلالها إجراء تغييرات في مستويات الأجر لخدمات السفر.
- مسافة الرحلة: إن الرحلات القصيرة تتميز بمرونة طلب سعريه كبيرة جدا، وذلك لوجود بدائل للنقل، أما في الرحلات الطويلة فهي قليلة المرونة وذلك لان الأسعار المتزايدة بمعدل متناقص في ظل تزايد مسافة الرحلة.
- التكلفة الحقيقية للرحلة والأجر النقدي للخدمة: دراسة العلاقة بين الأجر النقدي لخدمة السفر والتكلفة الحقيقية من وجهة نظر المستهلك.
- وقت السفر: تنخفض مرونة الطلب ووقت الذروة بينما تنخفض وقت الركود.

ب- مستوى الدخل: حيث أجريت دراسة بريطانية في سنة 1982 بين مستوى الدخل الفردي والإنفاق على السفر، وأوضحت الدراسة أن ارتفاع مستوى الدخل يؤدي إلى الاتجاه نحو المزيد من السيارات الخاصة، كما يرتفع طلب الخدمات بالسكك الحديدية في حين ينخفض الطلب على النقل العام.²

ج- السكان والطلب على خدمة النقل: وفي العنصر لابد من معرفة:

- أغراض الرحلات أي طبيعة ونوع الرحلة.
- خصائص المسافرين أي نوع المهن والنشاطات ومستويات الدخل و غيرها.

د- التقلبات في الطلب على خدمة النقل: التقلبات اليومية والأسبوعية.

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 20.

² حمادة فريد منصور، نفس المرجع السابق، ص 32-33.

2- طلب السلع على خدمات النقل: ونعني به الطلب على خدمات نقل البضائع حيث يتأثر بعدة عوامل وهي:

أ- **العلاقة بين الكمية المنقولة واجر خدمة النقل:** في الظاهر انه كلما انخفضت أجور النقل زادت الكميات المنقولة في حين انه يمكن أن يدخل نوع الوسيلة كعامل مؤثر أيضا وطبيعة السلعة في حد ذاتها.

ب- **عناصر الطلب على خدمات نقل السلع:** هناك ثلاث عوامل في تحديد الطلب على خدمة النقل وهي المنشأ، منطقة الوصول، الحجم.

ت- **خصائص السلع المنقولة:** ونقصد بذلك خصائص السلع من حيث الوزن والطول والحجم والخصائص الفيزيائية والقيمة وغيرها، وعلى أساس الخصائص يعتمد كل من الطلب على الوسيلة المناسبة للنقل.

المطلب الثاني: نوعية الخدمة في ميدان النقل

أصبحت النوعية متغيرا استراتيجيا له وزن حاسم على مستوى أسواق النقل، أين تكثر المنافسة وعلى هذا لا يمكن تقييم نظام النقل انطلاقا من المعرفة الوحيدة لوحدة النقل المنتجة، والتي هي نتائج داخلية للنظام، ونأخذ بعين الاعتبار فقط الخدمات الممنوحة للمستهلكين في شكل حرية اختيار.

أولا: عناصر إنتاج النقل:

إن أحد عناصر إنتاج النقل (جانب العرض) يتمثل في المركبة أو الوحدة الناقلة، وتتجسد هذه في وسائل النقل المختلفة كالسيارات والطائرات والبواخر والقطارات التي تتأثر بالتطور التكنولوجي والتقدم الحضاري للبشرية سعياً للوصول إلى الهدف المنشود بالسرعة المطلوبة والسلامة الكاملة.

أما العنصر الثاني من عناصر إنتاج النقل فهو **الطريق** ويمثل المسار الذي تسلكه واسطة النقل أثناء سيرها وهو إما أن يكون من صنع البشر كطرق السيارات المعبدة وغير المعبدة وخطوط سكك الحديد، وإما أن تكون هذه الطرق طبيعية لا دخل للإنسان في صنعها كالطرق الجوية والبحرية، كما أن هناك الطرق النهريّة التي ادخل الإنسان عليها التعديل والتحسين ليستخدمها في نقل الأشخاص والبضائع.¹

¹ Fcfit, Rex W. Faulks, **Principles of Transport**, Mc Graw- Hill Books Company (U. K) Limited, 1990.p9.

و العنصر الآخر من عناصر عرض النقل هو **الوقود** الذي يعد من العناصر الأساسية للنقل فشحنه أو نفاذه يشل عملية النقل ويعطلها، و يسمى أحيانا **بالقوى المحركة** وهذه تمثل الطاقة التي عن طريقها تتحرك المركبة، كالفحم والبتروول والقوة الكهربائية وغيرها.

وتجدر الإشارة هنا إلى أننا عندما نتكلم عن القوة المحركة لوسائل النقل فنعني بها تلك التي تستخدم محركات الاحتراق الداخلي وليس النقل بواسطة العربات التي تجرها الحيوانات، لان هذه الوسيلة لم تعد تستخدم في وقتنا الحاضر للنقل لمسافات بعيدة، فضلاً عن أنها غير قادرة على تحقيق تكامل السوق في العالم، إلا أننا لا ننكر أن هذه الوسائل كانت ولا زالت في بعض الدول المتخلفة تؤدي دوراً لا يستهان به في نقل الأشخاص والبضائع.

وهناك عنصر رابع لعملية النقل هو **المحطات** كالمطارات ومحطات سكك الحديد والمرائب. فضلاً عن عنصرين يعدان ذا أهمية كبرى في إدارة عملية النقل وتشغيلها، **فالأول** تمثله المعرفة الفنية المتجسدة بالمهارة الفنية والأيدي العاملة المتدربة. **والثاني** يتمثل بتبادل المعلومات بين محطات الانطلاق والمركبات الناقلة. فمن دون هذين العنصرين لا يمكن لعملية النقل أن تتم في مأمّن من الأخطار التي يحتمل أن تلحق بها فالأيدي الماهرة المتدربة على قيادة المركبات الناقلة عنصر من عناصر الإنتاج كراس المال والعمل وتدخل ضمن العامل المتبقي من عوامل الإنتاج.¹

أما بالنسبة لنقل المعلومات بين مركز الانطلاق ووسيلة النقل فله أهمية بالغة بالنسبة للنقل البحري والجوي، فلا يمكن أن تقلع الطائرة مثلاً دون معرفة تامة بالأحوال الجوية وخلو الطريق من العقبات التي تعرقل عملية السير، والشيء نفسه بالنسبة للنقل البحري. و من هذا يتبين أن هذين العنصرين لا يقلان أهمية عن العناصر الأخرى لإنتاج النقل وتمكينه من القيام بمهامه بكفاءة عالية.

¹ السامرائي محمد بدع صالح، قطاع النقل البري وأهميته في التنمية الاقتصادية، أطروحة دكتوراه، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، 1996، ص12.

ثانيا: محددات نوعية النقل:

إن خدمة النقل هدفها الخدمة فقط، فتخصيص مؤسسة إنتاجية وسيلة نقل لعمالها الهدف منه تحسين ظروف معيشة العمال بهدف تحسين المردودية، ولتحديد نوعية الخدمة في ميدان النقل هناك أربعة عناصر أساسية وهي:¹

➤ **الوقت:** من الملاحظ دائما أن المتنقل يأخذ بعين الاعتبار الوقت المستغرق أثناء تنقله من نقطة إلى أخرى، وهذه الخدمة تمكن من ربح الوقت أكثر، وفي حقيقة الأمر هذا الوقت يختلف من شخص لآخر حسب النشاط المزاول، ومن هنا يتبين أن للوقت أهمية كبيرة بالنسبة للأفراد، وهذا التأثير على النشاط المزاول.

➤ **الراحة:** تعتبر راحة المسافر عنصرا هاما، وتعطي له أهمية كبيرة حيث يفضل المتنقل أحيانا دفع ثمن أكثر من اجل التنقل الأحسن، وتتمثل هذه الخدمة في تجهيز وسائل النقل بأحسن التجهيزات خاصة فيما يخص أماكن الجلوس، وهذا في الطائرة أو الحافلة أو القطار أو السيارة.

➤ **الأمن:** ويقصد به وصول المتنقل أو الأشياء المتنقلة إلى أماكن المكان المقصودة بسلامة وذلك لتجنب أي خسارة في الأرواح واللوازم، ويعتبر هذا العنصر من أهم العناصر التي تعمل لمؤسسات النقل المختلفة على تطويره.

➤ **المعاملة:** إن عمال قطاع النقل بصفة عامة، وخاصة السائقين والقابضين أكثر الناس احتكاكا بالزبائن، وهؤلاء يشترط فيهم أن يتميزوا بمجموعة من الصفات ومن بينها:

- يجب أن يكون هؤلاء الأشخاص ذو شخصية قوية من اجل التجاوب مع المتنقلين حسب الحالة النفسية والاجتماعية لهم في محاولة لإرضائهم والسهر على راحتهم.
- الثقافية العالية وهذه ميزة يجب توفرها خاصة في قطاع النقل الجوي والبحري، وهذا لأنهم يصادفون مجموعات من الناس تختلف عاداتهم وتقاليدهم وعقائدهم ولغاتهم، مما يسمح لهم بالتحكم والتسيير الأمثل.. الخ.

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص95.

ثالثاً: تسعيرة النقل وسلوك المستهلك:

تلعب التسعيرة دوراً هاماً في التأثير على سلوك المستهلك، فالسعر هو القيمة التي يدفعها المستهلك لبائع السلعة أو الخدمة المعروضة لقاء الحصول عليها.

كما أن تأثير النقل بالظروف التي يتم تحتها الإنتاج يجعل التكلفة أو تعريفه النقل تختلف وفقاً للظروف التي تحكم تشغيل كل رحلة من الرحلات من جهة، ومن جهة أخرى الطاقة التحميلية لوسيلة النقل ودرجة استيعاب الحمل، ويتأثر حجم حركة المنقول بطبيعة توزيعات واتجاهات وتكوينات حركة النقل ودرجة المنافسة، كما تتأثر تكلفة النقل بسياسات التشغيل تحت الطلب أو لفترات موسمية.

وعلى ذلك فقط أصبح تسعير خدمات النقل على أساس مبدأ قيمة الخدمة محل تساؤلات عديدة وهامة، وقد أفضت هذه التساؤلات العديدة والهامة إلى نتيجة هامة، أن كلا من مبدأي قيمة الخدمة وتكلفة الخدمة لازمان لتسعير خدمات النقل.¹

المطلب الثالث: أهمية النقل

يعد النقل من أهم القطاعات الاقتصادية وأحد العوامل المساعدة على التنمية الاقتصادية، ويبرز ذلك من خلال ارتباطه وصلته بالعديد من العلوم الأخرى كالقانون وال عمران، الاستراتيجيات الأمنية والبيئية والجغرافيا والتاريخ، وتزداد هذه الأهمية لكونه مدخلاً أساسياً من مدخلات التطورات المتسارعة نتيجة التطور التقني.

أولاً: الأهمية الاقتصادية للنقل:

ويمكن إيجاز الأهمية الاقتصادية في مجموعة من النقاط الأساسية وهي:²

➤ **التقريب بين مراكز الإنتاج والاستهلاك وترابط القطاعات:** قطاع النقل قطاع خدمي له القدرة على الترابط مع القطاعات الأخرى نتيجة التشابكات الهيكلية بينها والتي توضح التبادلات فيما بينها. إذ يعمل على تلبية طلبات القطاعات الأخرى وفق نموذج المدخلات/ المخرجات، من خلال التقريب بين مراكز الإنتاج والاستهلاك، فالأولى تسعى للحصول على مستلزماتها الإنتاجية وبعد تحويلها ترجو تصريف منتجاتها النهائية وإيصالها إلى المستهلكين، والثانية يتحدد طلبها على النقل في رغبتها في الحصول على السلع والخدمات بسرعة وأقل تكلفة. إن تحقيق ذلك يتطلب بني

¹ عادل علي مقدادي، مسؤولية النقل البري في نقل الأشخاص، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 90.

² سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 18.

أساسية وتكميلية من محطات وطرق وشبكات كهرباء ومياه وغاز، وصناعات تدعم وسائل النقل، ما يعني أن النقل ينشط بقية القطاعات. وكنتيحة للدور الذي يلعبه النقل في تحقيق الترابط بين القطاعات الاقتصادية، فإن ذلك يؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على الناتج الوطني الذي يمثل مجموع السلع والخدمات المنتجة في الاقتصاد، ما يعني ضرورة ضمان الاتصال بين وحدات الإنتاج وإيصال مختلف عناصر الإنتاج إليها.

➤ **تحسين مركز ميزان المدفوعات:** من خلال زيادة الطاقة التصديرية للدولة وجلب العملات الأجنبية، إلى جانب توفير الواردات من السلع والمواد الأولية التي توجه للتصنيع، وبالتالي تشجيع الصادرات وإيجاد بدائل للواردات.

➤ **توفير فرص العمل:** من بين الآثار الهامة لقطاع النقل استحداث فرص عمل وتخفيف حدة البطالة، سواء من خلال خلق فرص عمل مباشرة أو غير مباشرة، وكمثال عن ذلك بلغ عدد العاملين في سيارات الشحن في الولايات المتحدة 5,8 مليون نسمة سنة 1992 بينما بلغ عدد العاملين في صناعة سيارات الشحن ومستلزماتها في نفس السنة مليون نسمة، كما يساهم قطاع النقل في تقسيم العمل والتخصص، إذ أن وجود وسائل نقل يعني ربط المناطق الجغرافية ببعضها، مما يقلل من محدودية إنتاج واستهلاك سلعة أو خدمة محلياً، ويدفع بالأفراد إلى التخصص في إنتاج منتجات أخرى اعتماداً على وجود وسائل نقل مناسبة تضمن توزيع هذه المنتجات.¹

➤ **توطين الصناعات:** عادة ما تؤخذ خدمات النقل وتكلفتها في الاعتبار عند اختيار مكان ما وتفضيله ليكون منطقة لإقامة المشاريع الصناعية، ويعتمد ذلك على مدى وفرة هذه الخدمات وسهولة مساراتها والوصول إليها، وهي عناصر تتحكم في تكلفة النقل وتحسم توطين صناعة ما في مكان ما عن الآخر.²

➤ **اتساع سوق السلع:** ساعد النقل على اتساع السوق من خلال تسهيل عملية انتقال مختلف المنتجات الصناعية إلى كافة أنحاء البلاد ولم يعد الطلب على السلع مقتصرًا على محيط إنتاجها فحسب بل شمل جهات كثيرة أخرى، وقد أكد العديد من الاقتصاديين أن تقدم النقل يمثل احد

¹ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص 100.

² حمد سليمان المشوخي، نفس المرجع السابق، ص 109.

العناصر المهمة لاتساع الأسواق الداخلية والخارجية كما اثبتوا أن انخفاض تكاليف النقل له دور في زيادة المسافة التي يمكن أن تنقل إليها السلع ومن ثم اتساع رقعة الأسواق.¹

كما أن انخفاض كلفة النقل سوف يعمل على زيادة الكمية التوازنية للمنشأة والتي عندها تتساوى الكمية المطلوبة مع الكمية المعروضة من السلع، وبهذا سوف تنخفض الأسعار.

➤ **زيادة الكفاءة الإنتاجية للمشاريع الصناعية:** إن وجود نظام نقل متطور وكفاء بواسطة تنخفض تكاليف النقل سوف يعمل على اتساع السوق وكما بيناه سابقاً، وهذا بدوره يساعد على ظهور المنافسة بين المنتجين ومن ثم زيادة الكفاءة الإنتاجية للمشاريع الصناعية، فضلاً عن أن وجود مثل هذا النظام المتطور للنقل سوف يؤدي إلى زيادة مرونة انتقال عوامل الإنتاج حتى تصل أفضل إنتاجية لها.

و يعد النقل مسألة مهمة وحيوية بالنسبة للإنتاج الصناعي لكونه يدخل كعنصر أساس في كلفة الإنتاج الصناعي، كما يساهم في تطوير الصناعة عن طريق التداخل والتكامل الصناعي ويؤدي إلى قيام الإنتاج الواسع، ويؤدي دوراً في تسويق المنتجات الصناعية وخلق التجانس في الأسواق المحلية فضلاً عن خلق إمكانات جديدة لتصدير المنتجات الصناعية إلى الخارج.

➤ **دعم البنى الأساسية والهياكل القاعدية:** يعد النقل أحد أهم البنى الأساسية وضرورة حتمية تدعم السير الحسن لبقية البنى التحتية الأخرى كالمدارس والجامعات والمستشفيات وغيرها، وهو بدوره يحتاج لهياكل قاعدية تمكنه من تحقيق غاياته، ويتعلق الأمر بالطرق والمطارات والسكك الحديدية والجسور...

➤ **تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد المادية:** وبالتحديد تلك المتواجدة في مناطق نائية من دون وجود للنقل ووسائله، لم تكن لتستغل وكانت ستهدر أبعادها الاقتصادية والاجتماعية.²

➤ **تقريب المسافة بين الأفراد:** داخل المجتمع وخارجه وتحسين الاتصال الاجتماعي بينهم، مما يقلل من الفوارق بين المجتمعات المتحضرة والمتخلفة.

➤ **تنشيط قطاع السياحة:** إذ يلعب النقل دوراً هاماً في تطوير السياحة من خلال توفير سبل انتقال مريحة توفر الأمان والترفيه، إضافة إلى إيصال السائح إلى مناطق عديدة ومتنوعة مع إتاحة ذلك عن

¹ عباس طالب هاشم، اقتصاديات النقل في سكك حديد العراق واقعها وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، 1979، ص 24.

² حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، مرجع سبق ذكره، ص 119.

طريق وسائط نقل متعددة، فالمنتقل من مدينة قسنطينة إلى العاصمة مثلاً، يمكنه المفاضلة بين التنقل في الطائرة أو السيارة أو القطار، وفي كل مرة يختار فيها وسيلة نقل مختلفة تختلف جمالية اللوحات الطبيعية التي تزين طريق رحلته، كما تساهم السياحة أيضاً في تطوير وسائط النقل بما يرضي حاجة السائح وتطور رغبته في اكتشاف المزيد والمزيد.

ثانياً: الأهمية الاجتماعية للنقل:

يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم .

حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى. وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات أفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى.¹

ثالثاً: الأهمية السياسية والعسكرية للنقل:

تتمثل أهمية النقل السياسية في بسط سيادة الدولة على أراضيها ومواطنيها، وحماية حدودها ومنافذها وبواباتها البرية والبحرية والجوية، ومياهاها الإقليمية ومجالها الجوي، ورد أي تعد على هذه الأبعاد، وهذا بدوره يتطلب سرعة وسهولة الوصول لكافة الحدود الدولية عبر طرق ومسالك ومطارات وموانئ حديثة ومتطورة، تسمح في ذات الوقت بتحقيق مستهدفات إستراتيجية، بنشر الأمن والأمان لسكان البلاد، وسلامة الأراضي، وحماية الممتلكات والموارد، وتحقيق ذاتية وهوية الدولة، وإبراز قدرتها لسرعة مواجهة أي مخاطر أو مشكلات أو عوارض طارئة في سرعة الوصول للمعالجة، وفرض الهيمنة والسيادة، وهذا لن يأتي إلا عن طريق فعاليات النقل الميسرة والمتكاملة بمستلزماتها الأساسية.²

¹ محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، مرجع سبق ذكره، ص11.

² السلطان يوسف محمد، وآخرون، جغرافية النقل والتجارة الدولي، مطبعة جامعة البصرة، العراق، 1988، ص113.

المبحث الثالث: ملكية رأس المال والتدخل الحكومي في قطاع النقل

يتكون قطاع النقل و كغيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى من رأس مال وأصول وغيرها وقد تختلف ملكيتها من جهة إلى أخرى، ويهدف الاستثمار و التسيير الأمثل للموارد المتاحة تقوم الدولة بالتدخل في هذا القطاع من اجل ضمان تلبية الاحتياجات المتزايدة.

المطلب الأول: ملكية رأس المال في قطاع النقل

توجد ثلاثة أنواع من ملكية رأس المال في قطاع النقل، بما يتناسب مع ظروف التشغيل، المتمثلة في ملكية القطاع العام، ملكية القطاع الخاص، والنظام التعاوني للملكية:¹

1- ملكية رأس المال نشاط النقل للقطاع العام:

هذا النوع يستوجب امتلاك الدولة أصول قطاع النقل، تحدد مستوى الاستثمار ويفوض التشغيل إلى مؤسسات أعمال النقل تحت الإشراف الحكومي ويتم الحصول على التمويل اللازم من الأرباح التي يحققها القطاع، بالإضافة إلى الضرائب، من هذا المنطلق تكون مؤسسات النقل مسئولة مباشرة من قبل الحكومة.

2- ملكية رأس المال نشاط النقل للقطاع الخاص:

هناك العديد من أنواع ملكية القطاع الخاص لنشاط النقل، نذكر أهمها في الأتي:²

➤ النوع الأول: يمتلك الأفراد وسائل الإنتاج، ويكون الفرد مسؤول عن التنظيم والتمويل، غالبا ما تكون مؤسسة أعمال النقل صغير الحجم، لان تمويلها مقيد بقدرة الشخص الواحد على توفير رأس المال.

➤ النوع الثاني: هو المشاركة والتي تحتوي عدد من المساهمين، يتحدد حجم هيئة أعمال النقل بقدرة هؤلاء المساهمين على التمويل وعلى عددهم أيضا.

➤ النوع الثالث: هو الأكثر قوة والمتمثل في نظام شركات المساهمة، يقوم هذا الأخير على بيع الأسهم إلى عامة أفراد الشعب، ويتكون مجلس الإدارة من كبار المساهمين، الذين يتولون تنصيب مدراء لإدارة وتنظيم هذه المنظمات وكذلك اتخاذ قرارات الاستثمار، في هذا المجال نجد أن هذا النوع يتميز بقدرته على جمع أموال ضخمة تمكن الشركة من القيام بالاستثمارات اللازمة وفي هذا السياق نجد أن مشروع القطاع العام يحاول إرضاء إطارات الدولة، فان شركة القطاع الخاص لا بد وان ترضي المساهمين فيها وهذا بتحقيق أرباح كافية لنمو الاستثمار.

¹ Davies, Steer and LTD, Gleave, **Capital Structure**, Course in inter-city bus opération, Unit 1, Day 5, National institute, of Transport, Cairo: 1990, translated by.p33.

² حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، مرجع سبق ذكره، ص 370.

3- ملكية رأس المال نشاط النقل النظام التعاوني: تعرف منظمة الأعمال التي تكون ملكيتها للأفراد الذين يعملون بداخلها بالنظام التعاوني، حيث يتقاسم العمال الربح المحقق، كما يشاركون في ملكية الأصول والشركة التعاونية توفر التمويل بنفس طريقة المشاركة معتمدة على قيمة أصولها التي تسمح لها بتوفير الاستثمارات، ما يميز هذا النوع في الملكية اهتمام جميع العاملين بأداء الشركة واعتماد الرقابة من جانب الجميع أيضا، لكن يعيب هذا النظام اتخاذ الشركات التعاونية أشكالا معقدة تحتاج إلى الكثير من الاستشارات على كافة المستويات داخل الشركة مما يؤدي في غالب الأحيان لاتخاذ قرارات اقل كفاءة، إن هذا النوع من الشركات ناتج عن التحول من النظام العام إلى النظام التعاوني، ففي بريطانيا مثلا تحولت شركات الحافلات من نظام الملكية العامة إلى النظام التعاوني، عندما قامت الحكومة بتحويل خدمات النقل الحضري إلى القطاع الخاص، كما يوجد هذا النوع من الملكية في فرنسا.

المطلب الثاني: التدخل الحكومي وسياساته المختلفة في قطاع النقل

التدخل الحكومي في قطاع النقل يمكن معالجته من خلال السياسات الحكومية وأهمية هذه السياسات تأتي في محاولة التنسيق بين المصالح، الأهداف، والقيم، والتي تسعى المجموعات الرئيسية التي تعمل في القطاع إلى تحقيقها.

أولا: التدخل الحكومي:

لكي تحقق الحكومة الأهداف والغايات التي تطمح إليها فان السياسات المتخذة تمر على مرحلتين هامتين وهما:

1- دراسة وتحديد الأهداف: تبدأ السياسة الحكومية بقراءة الأهداف والقيم التي تسعى إليها المجموعة

ولتحقيق ذلك يجب تجزئة كل مجموعة إلى عدة أقسام نذكر منها ما يلي:¹

○ **مجموعة المستثمرين:** يمكن تقسيمها إلى استثمار خاص (محلي، أجنبي)، استثمار حكومي، استثمار مشترك (خاص، حكومي محلي، أجنبي) القيم والأهداف لكل مستثمر ولكل نوع من الأنواع الاستثمار، العوامل المحددة للاستثمار طويل وقصير الأجل، ويساعد ذلك في تحديد المساعدات والإعانات المقدمة من قبل الحكومة، و كيفية توجيه الاستثمارات.

○ **مجموعة الناقلون:** التي تنقسم إلى عدد وأنواع وسائل النقل المتاحة (سكك حديد، نقل بري، نقل مائي، نقل جوي)، شركات النقل في السوق عانة أو خاصة، شكل المنافسة في سوق

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص ص 159-160.

النقل الفروق الموضوعية بين وسائل النقل، مدى تغطية وسائل النقل للسوق، وعلى أساسه تتعرف الدولة على المؤسسات الناقلة، على وسائل النقل العاملة، مدى أهمية كل وسيلة نقل داخل السوق، و كل هذا من اجل أن تبني سياستها على أساس صحيح.

○ **مجموعة المنتفعين:** وتضم الركاب (رجال أعمال، عمال، طلبة) الشاحنون (أفراد، مصانع، مزارع، مناجم، موانئ...)، المجتمعات العمرانية الجديدة والنائية، المناطق الحضرية والمناطق الريفية، فتقوم الدولة بدراسة خريطة النقل وتحدد القيم ومعرفة مختلف الأهداف.

2- أسس تقييم الأهداف: تقوم الدولة أيضا بوضع المعايير أو المقاييس المناسبة لكل قيمة أو هدف ثم تحديده، فعلى سبيل المثال يمكن قياس الكفاءة الاقتصادية بمقاييس عديدة كقياس التكلفة كل وحدة منقولة، مقياس وقت الرحلة ومقياس تكرار الرحلات، تساهم مقاييس عدد مرات الذهاب والعودة لوسائل النقل في المواعيد المقررة وعدد المناطق التي تخدمها تلك الوسائل، مقياس عنصر الأمان الذي يتحدد بعدد الحوادث كقياس مناسب للحكم على مستوى الجودة الخدمة ومدى تحسينها، تعمل الحكومات على تحديد السياسات الملائمة لتحقيق القيم والمختلف الأهداف، من بين السياسات البديلة والمتعددة نذكر على وجه الخصوص: سياسة إقرار الواقع الفعلي في سوق النقل والمحافظة عليه، سياسة ضبط نموذج المنافسة في سوق النقل والتقليل من التدخل الحكومي، سياسة تأميم بعض وسائل النقل (سكك الحديد الطائرات...).

و على العموم يجب أن تهدف السياسات الحكومية إلى مواجهة الاحتياجات، القيم والأهداف المعلنة لكل مجموعة من المجموعات الرئيسية في سوق النقل وان تعمل على التنسيق بين هذه الأهداف وانه بعد تحديد السياسات الحكومية المرغوب تطبيقها في سوق النقل.

ثانيا: مجالات تطبيق السياسات الحكومية في قطاع النقل:

يتجلى التدخل الحكومي في قطاع النقل في أربع مجالات هامة وهي نوعية الخدمة، وكمية الخدمة، وتنظيم قطاع الخدمة، وتخصيص الموارد الاقتصادية حيث يمكن تلخيصها في ما يلي:¹

أ- **نوعية الخدمة:** من القيم والأهداف عنصر الأمان وتحسين الخدمة، ولتحقيقها تقوم الدولة بوضع ضوابط أساسية للأداء منها تحديد السرعة، تحديد المستوى الفني للمركبة (سيارة، حافلة، طائرة، سفينة)، تحديد المستوى الفني لطاقم العمل (قائد القاطرات، طيارون، سائق..)، تحديد المستوى الإداري للقيادات التنفيذية في مواقع العمل، تقوم الدولة أيضا بوضع ضوابط وقواعد لتحسين الخدمة

¹ Rollis, T, **Intercity Transport**; The Macmillan Press: LTD; 1977: pp. 43 – 45,

بزيادة عدد الرحلات والتأكيد على أهمية مواعيد الانطلاق والوصول والثقة في وسيلة النقل ونظافة مركبات النقل، ومن أهم المعايير للحكم على النوعية الخدمة في قطاع النقل:

- الحوادث: ويتم تحليل أسباب الحوادث والمقارنة بين عدد ونسب ونسب وأنواع الحوادث بين أنواع وسائل النقل، لتفادي مثلها مستقبلا ولمعرفة أكثرها أمانا.
- الضوضاء والاهتزازات: يستدعي ذلك مقارنة بين وسائل النقل المختلفة، معرفة تأثير الضوضاء والاهتزازات على السكان، مواقع العمل والمدرسة وغيرها ويؤثر ذلك على اختيار مواقع المطارات والتي من المفروض أن تكون بعيدة عن المناطق الأهلة بالسكان.
- سعر الخدمة: يستخدم هذا المقياس للحكم على التميز بين أنواع خدمات النقل المختلفة طبقا لنوعية الخدمة وجودتها.

ب- **كمية الخدمة:** يخصص تنظيم كمية الخدمة في قطاع النقل عادة وسائل النقل العام، فتهتم الدولة بوضع ضوابط لكمية خدمة النقل المقدمة ومدى إمكانية استغلال الطاقة الغير مستغلة لوسائل النقل تحقق هذه الضوابط عن طريق قيد التراخيص، كما يتم تقدير هذه الطاقة لكل وسيلة من وسائل النقل العام ودراسة مراحل الاحتناق وهذا خلال فترات الذروة والركود، تحديد مواقع النشاط الإنتاجي والتركيز السكاني لحن توزيع الطلب والعرض لخدمات انقل من خلال سن قواعد وقوانين مناسبة، من مؤشرات تقدير كمية خدمات النقل المسافر/كيلومتر أو طن/كيلو متر، إضافة إلى مؤشر السعر للحكم على كمية الخدمة.

ت- **تنظيم قطاع الخدمة:** قطاع النقل يضم المشاريع العامة والخاصة وان التنظيم الحكومي لقطاع النقل يشمل المشروعات العامة والخاصة على حد سواء، يكون ذلك من خلال القوانين التشريعية، باختلاف قيم وأهداف النقل فان التدخل الحكومي يأتي من اجل التنسيق والتوافق بين الأهداف لكل من مجموعتي النقل العام والخاص، ومن بين وسائل تنظيم قطاع النقل هو الحد من الإفراط في استخدام الموارد الاقتصادية مما يستوجب الحد من ظاهرة الاحتكار لبعض وسائل النقل من خلال سن قوانين والقواعد المنظمة لقطاع النقل بما يكفل ضبط نموذج المنافسة داخل السوق.

ث- **تخصيص الموارد الاقتصادية:** يهدف التدخل الحكومي عادة إلى التأثير على تخصيص الموارد الاقتصادية بهدف تحقيق الكفاءة الاقتصادية، وعلى أساس ذلك تقوم الدولة بدراسة تكاليف التشغيل في مقدمتها تكاليف المستخدمين، تكاليف الصيانة، تكاليف الأراضي المستخدمة، إضافة إلى دراسة تكاليف الوقود والتكاليف غير المباشرة لوسائل النقل كتكلفة الوقت، الحوادث،

الضوضاء والتلوث وتكاليف تحسين الصحة أو البيئة نتيجة للآثار السلبية لوسائل النقل، كما تهدف السياسات الحكومية أيضا إلى تحقيق الرفاهية الاجتماعية وهذا بإعادة توزيع خدمات النقل بين مختلف المناطق النائية والحضرية، أخيرا نشير أن الدولة تستخدم الضرائب على الطرق والإعانات كأدوات للوصول إلى الاستخدام الأفضل للموارد الاقتصادية داخل قطاع النقل.

المطلب الثالث: العوامل الرئيسية في تطوير قطاع النقل

نال قطاع النقل مكانته في الاقتصاديات العالمية وازدادت فاعليته بفضل ظهور نظام تقسيم العمل الدولي والثورة الصناعية وساهمت مجموعة من العوامل اتصفت بدورها باستمرارية التطور في تقدمه وتطوره وتقدم وسائله والتي تتفاعل فيما بينها لتحديد شبكات النقل وطرقه المختلفة ووسائله المتعددة واتجاهات حركة النقل واقتصادياته بشكل عام واهم هذه العوامل :¹

1. العوامل الاقتصادية:

يعد العامل الاقتصادي من أولى العوامل الذي ساهم في تطوير حركة النقل بوصفه المحدد لحجم ونوع اتجاهات شبكة الطرق وحركة النقل فالشغل الشاغل للإنسان في القرون البدائية كان تأمين الغذاء والمسكن وبتطوره ازدادت متطلباته المعيشية حتى أصبح الاقتصاد المحلي عاجزا عن تلبية احتياجاته المتزايدة مما دفعت الحاجة إلى إيجاد وسائل لنقل السلع الضرورية من أماكن بعيدة والذي زاد في تكلفة السلع هذه، وظهرت الحاجة لنقل الناس من وإلى مسافات أكبر.

وان التقدم في وسائل النقل هو احد الأدوات المهمة التي تستخدمها الدول في تطوير اقتصادها الوطني ذلك إن النقل عنصر أساسي وجوهري في بناء وتركيب الإنتاج المادي.

و التطور الذي حدث في البلدان المتقدمة يعود بشكل أساسي إلى التطور الذي حصل في أنماط النقل البري والبحر بحيث إن من الآثار الاقتصادية المهمة للنقل تمكين المشروع من الإنتاج على نطاق واسع فقطاع النقل الكفاء يوفر المناخ الملائم والأرضية المناسبة للإنتاج الواسع من خلال النقل المنتظم للمواد الأولية وتسويق المنتجات ولما كانت إحدى خصائص الإنتاج الواسع بحاجة إلى كميات كبيرة من المواد الأولية والطاقة فضلا عن توزيع المنتجات المصنعة إلى جهات متعددة وغالبا ما تكون بعيدة عن مناطق الإنتاج فأن كلفة النقل ستدخل كعنصر أساسي ضمن كلفة الإنتاج الكلية فانخفاض تكاليف النقل سيفضي بالنتيجة إلى خفض تكاليف الإنتاج وتمكين المشروع من تحقيق الوفورات العالية وخلق وفورات

¹ Patrick Osullivan & Others 'Transport Net work planning Offset Lithography ' London ، 1979، p9.

خارجية ومن هنا يمكن القول إن الآثار الاقتصادية للنقل تبدو أكثر وضوحاً من خلال تأثيرها في تحديد كلفة الإنتاج النهائية للسلعة فسعر السلعة على ما هو معلوم يحدد بالكلفة النهائية للمنتج زيادة على هامش ربحي يحدده المنتج وفق الاعتبارات الاقتصادية لأسواق المنافسة أو الاحتكار أو ضمن الخطة السعرية في اقتصاد موجة وفي كل الأحوال فإن كلفة النقل تظل العامل المؤثر في تكوين سعر المنتج النهائي فكلما كانت كلفة النقل منخفضة كلما كان سعر المنتج أكثر اعتدالاً وتقبلاً من المستهلكين والعكس صحيح فكلية النقل العالية تزيد أسعار المنتج وتحد من تداوله وقبوله لدى المستهلكين .

ولقطاع النقل أثر اقتصادي إذ يساهم في خفض تكاليف خزن البضاعة وذلك لان وجود وسائل نقل متقدمه تمتاز بالاستمرارية والانتظام والسرعة جعل الحاجة إلى تكديس المواد الأولية وخزنها قليل الأهمية فتوفر وسائل النقل جعل جلب المواد الأولية وإيصال المنتوجات المصنعة إلى مراكز الاستهلاك أمراً سهلاً وبالسرعة المطلوبة وبالموعد المحدد وتقدر تكاليف تخزين البضاعة والتأمين عليها بحوالي (25%) من متوسط المخزونات وان تقدم طرق المواصلات وزيادة كفاءة النقل قد خفضت من الكميات المخزونة إلى الحدود الدنيا وأضاف وفورات اقتصادية لأصحاب المصانع .¹

2. العوامل الجغرافية :

ترتبط العوامل الجغرافية ارتباطاً وثيقاً بالعوامل الاقتصادية فالموقع الجغرافي للموارد الطبيعية يحدد الطرق التي يجب أقامتها للوصول إلى هذه الموارد والاستفادة منها لتحقيق المنفعة الاقتصادية وذلك بنقلها من أماكن التصنيع والاستهلاك فضلاً عن الموقع الجغرافي المتميز لأي دولة والذي يتمثل في كونها تتمتع بشواطئ بحرية أو في موقع متوسط بين العالم أو في منطقة لتعرضها العقبان الطبيعية التي تحول دون مد شبكة الطرق.²

ومما تجدر الإشارة إليه إن الموقع الجغرافي عرضة للتغير تبعاً لمجريات الأحداث ولا سيما النقل البحري فلقد كانت منطقة الخليج العربي وجنوب أفريقيا تتمتعان بموقع ممتاز لحركة النقل البحري قبل شق قناة السويس في حين ازدادت في السنوات الأخيرة أهمية المحيط الأطلسي بعد زيادة الارتباط بين العالم الجديد والدول الأوروبية كما إن مد شبكة السكك الحديدية في سيبيريا أدى إلى ربط غرب الاتحاد السوفيتي السابق مع شرقها بشكل مماثل في الولايات المتحدة الأمريكية التي تدين في قوتها الاقتصادية والسياسية لامتداد

¹ هيثم عبد القادر، استخدام البرمجة الخطية في إيجاد الطرق السليمة لنقل بعض أنواع البضائع، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد جامعة البصرة، العراق، 1982، ص 12.

² كارلين أولين، اقتصاديات النقل البحري، ترجمة مختار السوفيني، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ط3، 1996، ص327.

شبكة السكك الحديدية الهائلة من الشرق إلى الغرب إذ كان الهدف الأساسي لبناء الطرق والقنوات والسكك هو التنمية الاقتصادية وتطوير المناطق النائية مما ساعد بذلك على الامتداد العمراني والحضري والاستغلال الاقتصادي للموارد الطبيعية في وسط الدولة وغيرها.

3. العوامل السياسية:

تتمثل أهمية النقل سياسيا في بسط سيادة الدولة على أراضيها ومواطنيها وحماية حدودها وبوابتها البرية والبحرية والجوية وبذلك تلعب العوامل السياسية دورا هاما في تطوير وسائل النقل ومرافقه وخير دليل على ذلك الجهود المبذولة من قبل الدول كافة فمثلا جهود روسيا للحصول على موانئ في المياه الدافئة وعلاقات اليابان مع دول العالم لزيادة التبادل التجاري بينهما ورغبتها في تطوير اقتصادها وحصولها على المواد الخام من كوريا وذلك ببناء خطوط حديدية فيها وكذلك دول أوروبا الغربية التي زادت حركة النقل فيها نتيجة للعلاقات الجيدة مع كثير من الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية.¹

وتقوم الدول العربية في الوقت الحالي ففي ظل ما شهده العالم من تطورات كبيرة وبشكل جدي لربط مدنها الكبيرة بعضها ببعض وبالدول العربية المتجاورة لتطويرها وتكاملها الاقتصادي والاجتماعي والحضري من خلال اتفاقية النقل البري الطريقي ومحاولة إقامة وصلات الربط الأسلكي بين الدول العربية المتجاورة وإقامة الاتفاقيات.

4. العوامل العسكرية:

إن هدف بناء القوة العسكرية لأية دولة هو أساسا لدعم القرارات السياسية والدفاع عن البلاد وبالتالي فإن جميع البلدان تأخذ الأمور العسكرية بعين الاعتبار لدى تخطيطها لطرق مواصلاتها وتكون للإستراتيجية العسكرية تأثيرها المباشر في تحديد مسارات شبكات النقل وبدايات ونهايات الخطوط وعلى تطوير نظامها بالشكل المناسب.²

ولغرض تحقيق سيطرة الدول على حدودها وحفظ أمنها لا بد من توفير جهاز نقل قادر وكفوء لبسط السيطرة ومراقبة الثغور وحفظ وسلامة امن الدولة ، وتحقيق وحدتها، ذات ارتباط وثيق بقطاع النقل لقد كان السبب الرئيس في شق شبكات الطرق البرية في عموم الإمبراطورية الرومانية والفارسية والإسلامية هو لتمكين الدولة من الدفاع عن حدودها وتوطيد أمنها، وفي كثير من الدول يؤخذ تغليب الاعتبارات العسكرية على الاعتبارات الاقتصادية في عمليات إنشاء الطرق ومد خطوط السكك الحديدية وبناء

¹ علي محمد هارون، أسس الجغرافية الاقتصادية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001، ص 586 .

² هارت مايكل، المائة الأوائل، ترجمة خالد اسعد عيسى و احمد غسان سبانو، ط3، دار قتيبة للنشر، سوريا، 2001، ص 70 .

القناطر والجسور¹ لقد كانت حجة حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تذرعت بها لتطوير شبكة النقل المائي هي مسألة الدفاع الوطني وإنشاء شبكة خطوط النقل بالأنابيب لنقل البترول من الجنوب الغربي إلى الولايات الشرقية.²

5. المنافسة:

فرض النظام العالمي الجديد والتغيرات الحاصلة في أنظمة التجارة العالمية وأمطاطها، وقواعد اللوجيستيات وقيام التكتلات الاقتصادية والتحالفات في ظل العولمة التنافس بين الجميع ولعل هذه الطبيعة فرضت نفسها على معظم الاقتصاديات العالمية اليوم والتي اتبعت نظام السوق وقوانينه إذ تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن إن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين إي إن إستراتيجية التمايز ولاسيما في ألتكلفه تتوقف إلى حد كبير على كفاءة وأداء الأعمال وعلى فعالية هذه الأعمال من حيث خدمة العملاء وبالتالي تساعد ألتكلفه أو المنشأة على التوسع في السوق وزيادة حصتها ألسوقيه وزيادة ربحيتها مع تحقيق رغبات المستهلكين في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة جعلهم يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير فضلا عن ذلك فان تطور أنظمة المعلومات والمرونة في الإنتاج والتنميط ساعد المنشآت على ألتباع ما يعرف : الإنتاج ذو الحجم الكبير، فضلا عن التسويق ذو الحجم الكبير وفي ظل ذلك أصبحت لأنشطة النقل تمثل أهميه خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة في توفير متطلباتهم وبتزايد هذا المستوى إذا ما تعددت الشركات العاملة في تقديم الخدمات وارتفعت ألتنافسه بينها لتقدم مستويات خدمة أفضل فأنها تساهم بشكل مباشر في تطوير قطاع النقل.

إذ تساهم المرافق المتعلقة بحركة التجارة في تحفيز قدرة الاقتصاد على المنافسة وتؤدي بالتالي إلى تعميق التكامل مع السوق العالمي.

فالمنافسة في نقل الركاب والبضائع ليست فقط بين شركات النقل البري ألتتمثله بالسكك الحديدية والمركبات أو بين شركات النقل البحري أو الجوي وإنما بين مجموعة هذه الشركات. وتبرز المنافسة مزاي كل وسيلة من وسائل النقل وبالتالي تفرض على القائمين على هذه الصناعة تطوير وسائلها لاجتذاب المزيد من الزبائن وزيادة المبيعات.

¹ Dudley F pegrum ؛Transportation Economics and Public Policy ،Third edition ،Richard D.Irwin Inc,1973،p19 .

² Dudley.F.Pegrum Op .cit,p20 .

6. العوامل التقنية :

لا شك أن علوم النقل استفادت من التقدم التقني الذي حدث مع مرور السنين سواء في صناعة وحداته على اختلاف أنواعها وإحجامها أم في آلية تشغيل طرقه من خلال زيادة كفاءته بارتفاع مستوى الخدمة أم خفض التكلفة أو كلاهما.

وفي مجال السكك الحديدية وبمرور الوقت لم يكن كافياً إن تكون القاطرة ذو قوة دفع هائلة فقط فتم إيجاد حديد صلب وقوي لتركيب الخطوط الحديدية الآمنة واختراع محرك قوي وخفيف يعتمد عليه بالبنزين وبمحاذاة ذلك تطور نظام التتابع وارتفعت الكفاءة التشغيلية وسرعة الأداء بحيث تسير أوتوماتيكياً بالتحكم الآلي عن طريق الحواسيب الإلكترونية بجانب نظم الإشارات والفرامل والإرشادات والربط والسرعة والتي يجري التنافس بين الدول الكبرى لزيادتها إلى (400) ميل/ساعة وساهمت العلوم الحديثة في إنتاج السيارات بأعداد كبيرة وأصبحت السيارة تتمتع بالكثير من المميزات وتسهم بشكل فعال في حركة النقل المختلفة.

وفي مجال شبكة الطرق تمكن الإنسان بفضل التقنية المتطورة من شق القنوات والإنفاق وبناء الجسور البرية الضخمة.

وفي مجال النقل الجوي فقد كان المطلوب هو الحصول على محركات خفيفة وقوية لتخفيض تكلفتها من زاويتين تخفيض استهلاك الوقود أولاً وزيادة سعة الطائرة ثانياً، فضلاً عن تصميم مطارات قادرة على مقاومة الأحمال الضخمة لعجلات الطائرات والارتجاجات الناتجة عن ذلك الأمر الذي أدى إلى تطور النقل الجوي سواء من حيث الحجم أو السرعة وكفاءة الأداء ليسهم بشكل كبير في حركة النقل في السنوات الأخيرة.

وعملت التكنولوجيا على تغيير مفاهيم التميز التنافسي للمنطقة الجغرافية فبعد أن كانت الأهمية الجغرافية لميناء ما أو طريق معين تقاس بمقياس الميزة المطلقة التي وهبتها الطبيعة له أصبحت في الوقت الراهن تقاس بمقياس مدى التفوق التكنولوجي والكثافة الرأسمالية والقدرة على التغيير المستمر¹.

7. التحضر:

إن النمو السريع للاماكن الحضرية بسبب التزايد الديموغرافي وضغوطات الطلب الاجتماعي تشكل مسألة غاية في الأهمية لا يمكن تجاهلها كعامل مهم من عوامل تطور النقل إذ إن استعمال الأرض والقدرة على الوصول إلى المناطق المختلفة يرتبطان ارتباطاً وثيقاً بوجود مرافق ووسائل نقل مناسبة وأدى التزايد

¹حمود الحبر، موانئ الاسكوا الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لإدارة تشغيل الموانئ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1998، ص 14.

السكاني والهجرة إلى المدن في بعض البلاد العربية إلى تحسين وسائل النقل بين المدن للوصول إلى كل من الأسواق ومراكز الرعاية الصحية والمدارس والخدمات الاجتماعية والإدارية الأخرى والتي تعد ضرورية لتوزيع العمال والإنتاج بشكل مناسب ولتوفير الربط مع شبكات النقل التي تخدم الريف وحيثما توافرت الطرق الصالحة لكافة الأجواء تصبح إتاحة خدمات النقل في غالب الأمر أمراً ممكناً ولو بتكلفة أكبر. وبالتالي من شأن تحسين القدرة على الانتقال تخفيض عدد الفقراء في المناطق الريفية وتحقيق التنمية وزيادة التحضر وتخفيف العديد من المشاكل متزايدة الصعوبة التي تواجه المناطق الحضرية الكبيرة.

8. عوامل أخرى

فضلاً عن العوامل السابقة الذكر هنالك عوامل أخرى تساهم بشكل فعال في تطوير النقل وتقدمه مثل (عامل التمويل) والذي كان سبباً رئيساً في نجاح بعض نظم النقل وفي فشل بعضهم الآخر فعلى سبيل الحصر نجد أن دولة مثل الولايات المتحدة الأمريكية^{*} تنفق مبالغ مادية عالية تصل حوالي ربع دخلها القومي على النقل بمختلف صورته في حين نجد أن الاستثمارات الضعيفة في مشاريع النقل في الماضي وحتى الآن في معظم البلدان العربية النامية قد أدى إلى إنشاء مرافق دون المستوى المطلوب كما ونوعاً مقارنة بالدول الصناعية الكبرى.

خلاصة:

يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تولي لها الدول المتقدمة اهتماما خاصا، لما له من نتائج على الرفاه الاقتصادي والاجتماعي لشعوبها، وهو يدعم العلاقات بين الشعوب ويقرب بينها ويزيد من تبادلاتها التجارية من جهة، ويؤثر على كل القطاعات الأخرى من جهة أخرى، ففي الصناعة يعمل على امتداد مراكز التصنيع بالمواد الأولية واليد العاملة في جانب الإنتاج، ويعمل على توزيع المنتجات إلى مختلف الأسواق التجارية في جانب التوزيع، ونفس الشيء في الفلاحة إلى غير ذلك من القطاعات، ويمكن لأنواع النقل المختلفة البري، والبحري، والجوي أن تعمل جنبا إلى جنب داخل سوق النقل عن طريق تكامل خدماتها.

وإن عملية النقل في ظل التطور الحضاري، تقود بالفعل عملية التنمية من أجل تنشيط ودعم الاقتصاد الوطني، هذا ولم تعد عملية النقل وتشغيلها والانتفاع بها مجرد خدمة فقط، بل تعتبر الوجه الآخر لعملية التجارة، ومن ثم يكون نشاط النقل خدمة ووسيلة إنتاج، وهو بذلك يكون سبيل الانفتاح الاقتصادي والاجتماعي والحضاري وهو نبض الحياة من أجل كل الشعوب.

تمهيد:

يعد الاستثمار أحد العوامل الأساسية التي تدخل في تطور المؤسسات و كذا الاقتصاد العام لأي بلد، كما يسمح بخلق مناصب شغل جديدة و كذلك مواكبة العصر من تطور تكنولوجي و تقدم و باعتبار أن الاستثمار هو الآلية الفعالة في تقدم الاقتصاد، فان الدول تسهر على تنشيطه و توسيعه حسب أهدافها ومهامها، وترجع أهمية دراسة وتحليل الاستثمار لدوره الكبير في إرساء عملية التنمية الاقتصادية باعتباره احد المتغيرات الحاسمة في تحديد معدلات النمو و التنمية .

كما يعتبر الاستثمار العمومي من الأسس التي ينبغي أن تركز عليها كل المنظمات الاقتصادية كونها تمثل ضمانا لبقائها واستمرارها لمزاولة نشاطاتها وتحقيق الدينامية التي تسعى إليها، ومن بين الاستثمارات الهامة في الاقتصاد الاستثمار في قطاع النقل و الذي يعتبر من استثمارات البنية التحتية، فمن المعتاد أن تقوم الحكومات بدور إنشاء البنى التحتية المهمة لممارسة معظم الأنشطة الاقتصادية، كالطرق و الموانئ والمطارات ، كما أن ضعف هذه البنى يعد احد أهم العوائق التي تواجه عملية التنمية حيث تعيق تحرك الموارد الاقتصادية بين الاستخدامات البديلة، ومن ثم تنخفض كفاءة استغلالها والطاقة الاستيعابية للاقتصاد الوطني، ومن هنا ظهرت أهمية دراسة ومتابعة استثمارات النقل بشكل عام وجعلها في حالة تقييم مستمر لتحسين فعالية الاستثمار في مشاريع التنمية الاقتصادية الأخرى.

و في هذا الصدد قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث فتناولنا في المبحث الأول المفهوم النظري للاستثمار، وفي المبحث الثاني تطرقنا إلى الاستثمار عن طريق عدة محددات و أدوات مختلفة ثم في المبحث الثالث قمنا بتعريف ماهية الاستثمار في قطاع النقل.

المبحث الأول: المفهوم النظري للاستثمار

تظهر الأهمية الاقتصادية لعنصر الاستثمار كمتغير اقتصادي، من خلال الدور الذي يلعبه في مسار النظام الاقتصادي، وتطوره حركيا ولاسيما وأنه وثيق الارتباط والصلة بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بمتغيرات الادخار والدخل والاستهلاك، ومستوى التشغيل، ومستوى النمو والتنمية الاقتصادية.

المطلب الأول: المفاهيم المختلفة للاستثمار

لقد تعددت التعاريف والمفاهيم المتعلقة بالاستثمار، عند الكثير من الكتاب والخبراء الاقتصاديين، إلا أن هذه التعاريف تتضمن الكثير من التشابه.

1- تعريف الاستثمار:

" الاستثمار على التضحية بإشباع رغبة استهلاكية حاضرة، وليس مجرد تأجيلها فقط كما هو الحال بالنسبة للادخار، وذلك أملا في الحصول على إشباع أكثر في المستقبل "1. وعموما يمكن تعريف الاستثمار على أنه ذلك الجزء المقتطع من الدخل الوطني، والمسمى بالادخار والموجه إلى تكوين الطاقات الإنتاجية الجديدة، من وسائل إنتاج و مكائن ومعدات رأسمالية، من أجل خلق سلع وخدمات جديدة، و كذا المحافظة على الطاقات الإنتاجية القائمة وتجديدها، بهدف تلبية حاجيات المستهلكين، وطالما أن المستثمر مستعد لقبول مبدأ التضحية برغبته الاستهلاكية الحاضرة، يكون مستعدا أيضا لتحمل درجة معينة من المخاطرة.

هناك عدة مفاهيم متنوعة للاستثمار حسب كل مجال و نذكر منها ما يلي:

- المفهوم الاقتصادي للاستثمار:

التعريف الاقتصادي للاستثمار يتحدد حسب مفهوم المسير، فهذا الأخير " يعتبر الاستثمار هو التضحية بالموارد التي يستخدمها في الحاضر، على أمل الحصول في المستقبل على إيرادات، أو فوائد خلال فترة زمنية معينة. حيث أن العائد الكلي يكون أكبر من النفقات الأولية للاستثمار "2.

¹ محمد مطر، إدارة الاستثمارات (الإطار النظري والتطبيقات العملية)، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999، ص 7.

² Abdellah . Boughaba : **Analyse et évaluation de projets**, Berti edition, imprimé en France, Paris, 1999 , P :7.

ويمكن تعريف الاستثمار أيضا بأنه: " استخدام المدخرات في تكوين الاستثمارات أو الطاقات الإنتاجية الجديدة، اللازمة لعمليات إنتاج السلع و الخدمات، و المحافظة على الطاقات الإنتاجية القائمة أو تجديدها " ¹ .

كما أن هذه الطاقات الإنتاجية أو الاستثمارات إن هي إلا سلع إنتاجية، أي سلع لا تشبع أغراض الاستهلاك، بل تساهم في إنتاج غيرها من السلع أو الخدمات، و تسمى هذه السلع - أيضا - "السلع الرأسمالية" أي السلع التي تتمثل في رأس المال العيني أو الحقيقي الذي لا غنى عنه لأية عملية إنتاجية.

إن ما يلاحظ أن التعريف السابق للاستثمار - كمتغير اقتصادي كلي - لا يقتصر على تكوين طاقات إنتاجية جديدة لإقامة المشروعات الجديدة، أو التوسع في المشروعات القائمة، بغرض زيادة حجم طاقتها الإنتاجية، بل يشمل أيضا - تكوين الاستثمارات بهدف المحافظة على الطاقات الإنتاجية في المشروعات القائمة، أو تجديد هذه الطاقات، إذ من المعلوم أن أية سلعة إنتاجية ذات عمر إنتاجي معين، و أن المحافظة على قدرتها الإنتاجية - على مدار عمرها الإنتاجي - تحتاج إلى عمليات صيانة و تجديدات لبعض أجزاء الطاقة الإنتاجية القائمة.

و الاستثمار ذو علاقة مزدوجة، إذ أنه وثيق الارتباط بالادخار من ناحية، و بالاستهلاك من ناحية أخرى ذلك أن الادخار هو الفائض من الدخل بعد الإنفاق على الاستهلاك، و هو الفائض الذي يوجه لنوع آخر من الإنفاق هو ما يطلق عليه الإنفاق الاستثماري. و على ذلك فإن الاستثمار ذو علاقة مزدوجة على نحو ما يلي:

- " علاقة تمويلية " عندما توجه المدخرات في المجتمع كرأس مال نقدي إلى الإنفاق على شراء السلع الاستثمارية (الإنتاجية) كرأس مال عيني أو حقيقي.
- " علاقة إنتاجية " مادام الاستثمار - في المعنى العيني أو الحقيقي المشار إليه - هو الأداة التي لا غنى عنها - كعنصر من العناصر الإنتاج الأربعة في إنتاج السلع الاستهلاكية ، بعبارة أخرى: أن الاستثمار وثيق الصلة بالاستهلاك و العلاقة بينهما علاقة إنتاجية.

¹ طاهر حيدر حردان، مبادئ الاستثمار، دار المستقبل للنشر و التوزيع، الأردن، 1997، ص 37.

- المفهوم المالي للاستثمار :

يعرف الاستثمار من المنظور المالي على أنه: " كل النفقات التي تولد مداخل جديدة على المدى الطويل، والممول يعرفه كعمل طويل يتطلب تمويل طويل المدى، أو ما يسمى بالأصول الدائمة (الأصول الثابتة + الديون المتوسطة وطويلة الأجل) ". وهذا التعريف يشترك مع التعريف المحاسبي، في أنهما يركزان على عامل الزمن طويل المدى.¹

- المفهوم المحاسبي:

يعرف المحاسب الاستثمار على أنه عملية الحيازة على سلع أو خدمات لا تستهلك خلال سنة من النشاط و هذا التعريف يضم كل من السلع المادية من مباني، أراضي، معدات وآلات والسلع الغير مادية كبراءات الاختراع، شهرة المحل أيضا تضم الخدمات من برامج تطوير و تعليم و بحث بالإضافة إلى الاستثمارات التجارية كالإشهار مثلا و هي أصول ثابتة سواء منتجة أو غير منتجة.

كما يعرفها البعض على أنها عملية تحويل الادخار إلى سلع إنتاجية و لهذا يجب أن يكون الاستثمار مغطى من طرف الادخار سواء كان إجباريا أو اختياريا. وللتذكير فإن الاستثمار فيما يخص التكوين، البحث تحسب على أنه نفقة في المؤسسة من وجهة نظر المحاسبة.

كما عرف الاستثمار على أنه الأملاك و القيم الدائمة المادية المتحصل عليها من طرف المؤسسة إما عن طريق الشراء أو الإنشاء بالوسائل الخاصة للمؤسسة و تستعمل هذه الأملاك لغرض الاستغلال و ليس البيع.²

و الهدف الرئيسي للاستثمار هو توظيف الأموال المتاحة في اقتناء أو تكوين أصول بقصد استغلالها وتعظيم العائد ومن ثم فإن مفهوم الاستثمار يتمثل في المقومات الآتية:³

أ- الموارد المتاحة: المتمثلة في الأموال التي تتوفر من المصادر المختلفة.

ب- المستثمر: هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يقبل قدرأ من المخاطر لتوظيف موارده الخاصة المتاحة وذلك بهدف الحصول على أكبر قدر من الأرباح.

¹ حنفي عبد الغفار، الحالة المالية المعاصرة، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى، الجزائر، 1992، ص 223.

² موهون صفية، الاستثمار في الجزائر ودور البنوك التجارية في ترقية الاستثمارات الخاصة، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1991، ص 11.

³ علي لطفي، إدارة أزمة الاستثمار في ضوء التكنلوجيات الاقتصادية العالمية، المؤتمر السنوي الثاني عشر، جامعة عين شمس، دار الضيافة، القاهرة، ديسمبر 2007، ص 6.

ج- الأصول: هي تلك الاستثمارات التي يوظف فيها المستثمر أمواله مثلة في شتى الأصول كالعقارات والمشروعات الاستثمارية في المجالات المختلفة كالزراعة، والصناعة والتعدين، والخدمات الاستثمارية، ومحافظ الأوراق المالية وغيرها التي تنعكس آثارها على الإنتاج.

المطلب الثاني: تصنيفات الاستثمارات

يمكن تصنيف الاستثمارات بالاعتماد على مجموعة من المعايير المختلفة ونذكر أهمها كالتالي:

أولاً: حسب ظروف ومتطلبات المشروع:

هناك أشكال عديدة للاستثمارات حسب ظروف ومتطلبات المشروع وهي:¹

- 1- الاستثمار المادي: هو الشكل التقليدي للاستثمار، مثل الاستثمار في الآلات، البناء، العقار... الخ، و هناك صنفين يمكن التمييز بينهما في الاستثمار المادي هما:
 - الاستثمار المستقر: يشمل هذا النوع الاستثمارات التي تهدف من ورائها المؤسسة إلى التوسع لمقابلة الزيادة المستمرة في الطلب على سلعة معينة، كما يشمل كذلك مشاريع التحديث في المنشأة بهدف زيادة قدرتها على المنافسة. ويمتاز هذا النوع من الاستثمار بكونه مضمون النتائج باعتبار أن معادلة الطلب فيه تكون في الغالب معروفة.
 - الاستثمار المستقل "المباشر": هو الاستثمار الذي يكون له علاقة بالسياسة العامة للمنشأة ويحدث نتيجة قرار من الإدارة العليا للمؤسسة و يمتاز عن سابقه بارتفاع عنصر المخاطرة.
- 2- الاستثمار البشري: هو توظيف شخص ذو كفاءة معينة في مشروع معين.
- 3- الاستثمار المالي: هو استخدام الفائض من أرباح الشركة في شراء السندات والأسهم.
- 4- الاستثمار التجاري الدعائي: يتمثل في حملات الدعاية و الإعلان لأهداف تجارية.
- 5- الاستثمار الاستراتيجي أو الاجتماعي: مثل إنشاء الملاعب والنوادي الرياضية، وتقاس مردودية هذه الاستثمارات في مدى التحسن الذي حصل في طبيعة العلاقة بين أفراد المنشأة.
- 6- الاستثمار في مجال البحث والتطوير: ويكون هذا النوع من الاستثمارات خاصة في المؤسسات الكبرى التي تريد تحسين منتجاتها للسيطرة على السوق.

¹ عقيل جاسم عبد الله، مدخل في تقييم المشروعات: الجدوى الاقتصادية والتقنية وتقييم جدوى الأداء، دار الحامد للنشر، عمان، 1999،

ثانيا: حسب طبيعة العلاقة بين الاستثمارات:

هناك ثلاثة أنواع يمكن التمييز بينها حسب هذا المعيار:¹

- 1- الاستثمارات المتنافية: هي الاستثمارات التي يتم المفاضلة بينها للقيام باختيار استثمار واحد من بينها، أي أن قرار قبول إحدى هذه الاستثمارات يؤدي حتما إلى رفض بقية الاستثمارات.
- 2- الاستثمارات المستقلة: هي الاستثمارات التي لا يؤثر قرار قبول أو رفض إحداها على القرار المتعلق بباقي الاستثمارات المقترحة.
- 3- الاستثمارات المكاملة: هي الاستثمارات التي يؤدي قبول إحداها حتما إلى قبول الاستثمارات الأخرى، أي لا يقوم أي استثمار منها دون الاستثمارات الأخرى.

ثالثا: حسب المدة الزمنية للاستثمار:

يمكن تصنيف الاستثمارات حسب هذا المعيار إلى صنفين هما:²

- 1- الاستثمارات طويلة الأجل: يشمل هذا الصنف الاستثمارات التي يمكن الاحتفاظ بها و تشغيلها لمدة طويلة، ويكون من الصعب تحويلها إلى سيولة نقدية حتى عن طريق البيع، ويكون الهدف منها الحصول على تدفقات نقدية تضمن استرداد رأس المال المستثمر في زمن معين مع ضمان معدل من الدخل يتناسب مع مخاطر هذه الاستثمارات، ومن هذه الاستثمارات: الفنادق، المصانع، الأراضي الزراعية...
- 2- الاستثمارات قصيرة الأجل: تتميز هذه الاستثمارات عن سابقتها بأنها تقوم في مدة زمنية أقصر مقارنة بالأولى، كما أنها تتميز بمخاطرة قليلة مقارنة بالاستثمارات طويلة الأجل، وهذا إذا أخذنا بعين الاعتبار عنصري: الزمن و حالة عدم التأكد، وتدخل في نطاق هذه الاستثمارات كل من الودائع الزمنية و الأوراق المالية.

وهناك من يضيف صنفا ثالثا من الاستثمارات في التصنيف حسب معيار المدة الزمنية وهو صنف الاستثمارات متوسطة الأجل، لكنها لا تخرج في مفهومها عن نطاق الاستثمارات قصيرة الأجل.

¹ Abdallah Boughaba *Analyse et évaluation de projets*, OP.CIT, 1998, p. p 9-10.

² حامد العربي الحضيري ، تقييم الاستثمارات، دار الكتب العلمية للنشر و التوزيع، القاهرة، 2000، ص ص 45-46 .

رابعاً: حسب الموقع الجغرافي للاستثمار:

تنقسم الاستثمارات حسب هذا المعيار إلى:¹

- 1- الاستثمارات المحلية: هي الاستثمارات التي يتولى القيام بها أشخاص طبيعيون أو اعتباريون أو التي تقوم بها الدولة في بلد المستثمر، دون النظر إلى مصادر تمويلها سواء كانت محلية أو خارجية.
- 2- الاستثمارات الخارجية: هي الاستثمارات التي تقوم في بلدان ليست بلدان المستثمرين الذين يمثلون الأشخاص الطبيعيين أو الشركات.

خامساً: حسب الغرض أو الهدف:

تصنف الاستثمارات حسب هذا المعيار إلى عدة أصناف منها:²

- 1- الاستثمارات الاحلالية: هي إحلال أصل جديد مكان أصل قديم على أن يضم الأصل الجديد تطوراً في الأساليب والتقنيات التكنولوجية بما يضمن الزيادة في الإنتاج والتخفيض من التكلفة.
- 2- الاستثمارات التوسعية: الغرض منها هو توسيع الطاقة الإنتاجية والتسويقية للشركة وبالتالي زيادة حصتها في السوق، وذلك بزيادة الإنتاج أو طرح منتجات جديدة إضافة إلى المنتجات الحالية.
- 3- استثمارات التطوير والترشيد: تتمثل هذه الاستثمارات في تطوير وتحديث الجهاز الإنتاجي بهدف تخفيض التكاليف وذلك بتخفيض العمالة الإضافية.
- 4- الاستثمارات الإستراتيجية: وهي الاستثمارات التي تهدف إلى بقاء واستمرار المشروع ومن الصعب تقييم هذه الاستثمارات، ومن بين هذه الاستثمارات: البحوث في مجال الأدوية.
- 5- الاستثمارات المفروضة من طرف الدولة: وهي استثمارات ذات غرض اجتماعي بالدرجة الأولى كإقامة مساكن للعاملين، النوادي الترفيهية والرياضية.

¹ حامد العربي الحضيري، تقييم الاستثمارات، مرجع سبق ذكره، ص ص 21-22.

² عبد الغفار حنفي، تقييم الأداء المالي ودراسات الجدوى، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص ص 219-220.

المطلب الثالث: أنواع الاستثمار

تعدد أنواع الاستثمار حيث يمكننا أن نميز عدة أنواع مختلفة نذكر منها ما يلي:

أولاً: الاستثمار الحقيقي أو المادي

إن الاستثمار الحقيقي " يشمل الاستثمارات التي من شأنها أن تؤدي إلى زيادة التكوين الرأسمالي في المجتمع، أي زيادة طاقته الإنتاجية، ك شراء آلات ومعدات ومصانع جديدة"¹ وتنقسم أنواع الاستثمار الحقيقي أو المادي إلى ما يلي:

1- الاستثمار في تكوين رأس المال الثابت :

وهو يمثل كل إضافة إلى الأصول، المؤدية إلى توسيع الطاقات الإنتاجية في المجتمع، أو المحافظة عليها وصيانتها وتجديدها، وهذه الأصول هي دائمة الاستعمال، أو ما تسمى " الأصول المعمرة" تحددتها الاعتبارات الفنية، وتكون صالحة للاستعمال خلال فترة زمنية معينة، يهدف خلق سبيل متدفق من السلع والخدمات.

2- الاستثمار في المخزون:

إن المخزون السلعي يتكون من سلع تامة الصنع، و سلع نصف مصنعة، ومواد أولوية تعد ضرورية لمختلف العمليات الإنتاجية لدى الأنشطة والقطاعات الاقتصادية في المجتمع، لأن هذه السلع المنتجة ليست كلها استهلاكية، بل تشمل أيضا سلع وسيطة، و سلع استثمارية، وعليه فإن التغيير في المخزون، أي الإضافة إلى الرصيد الكمي للمخزون يعتبر شكلا من أشكال الاستثمار.

ثانيا: الاستثمار المالي

يتجسد هذا النوع من الاستثمار، من خلال استخدام الفائض من أرباح أي منشأة في شراء الأسهم والسندات، الأمر الذي يقوي من مركز تلك المنشأة، وقد ينعكس في تحسين إنتاجيتها.² فالاستثمارات المالية، هي عبارة عن حقوق تنشأ عن معاملات مالية بين الأفراد والمؤسسات، و يمكن التعبير عن هذه الحقوق بوثائق أو مستندات، تسمى بالأصول المالية، وهذه الأخيرة تبرهن لصاحبها الحق في مطالبة الجهة التي أصدرتها بقيمتها وعوائدها، و بالتالي فإن الأصل المالي يترتب لحاملة الحق في الحصول على جزء من عائد الأصول الحقيقية للشركة مصدرة الورقة المالية، في حين يترتب على الاستثمار في

¹ عمر صخري، التحليل الاقتصادي الكلي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 170.

² عقيل جاسم عبد الله، مدخل في تقييم المشروعات (الجدوى الاقتصادية والفنية وتقييم جدوى الأداء)، مرجع سبق ذكره، ص 14.

الأصول المالية قيمة مضافة، ومثال ذلك عند إصدار شركة صناعية أسهما إضافية لتمويل عملية توسع في الشركة. فهذه العملية تحمل في طياتها استثمارا حقيقيا أو اقتصاديا، لأن الأموال والمبالغ التي ستحصل عليها الشركات، عند إصدار السندات أو الأسهم، ستستخدمها في شراء أصول حقيقية جديدة كالآلات والمعدات.

ثالثا: استثمار المواد البشرية، والاستثمار الاجتماعي

إن الرأسمال البشري، يظهر كنفقات عند استعماله، كعامل من عوامل الإنتاج، والتي تمثل مجموع الكفاءات، الإنتاجية الفردية المتعلقة بصحة الفرد، والكفاءة الفيزيولوجية، وخبرته في العمل، وتكوينه و تدريبه المهني في الميدان.¹

وعليه فإن توظيف فرد معين ذو كفاءات عالية في مشروع استثماري معين، يعتبر ضربا من الاستثمار. نظرا لما يؤديه من خدمات ومهام اتجاه مؤسسته، وهذا ما يؤدي إلى الإضافة في أرباحها وإنتاجيتها. وهذه المداخيل التي تترتب عن توظيف هذا الشخص في هذه المؤسسة، تكبر بكثير تكاليفه عليها في حين تكاليف التكوين والرسكلة الخاصة بالعمال، بهدف رفع كفاءاتهم الإنتاجية يعتبر نوع من الاستثمار في المجال البشري.

أما الاستثمار الاجتماعي: يقصد به إذا كان آثار الاستثمار لا يؤدي إلى رفع القدرة الإنتاجية بتاتا مثل بناء التجهيزات العسكرية والأمنية، أو تؤدي إلى رفع القدرة الإنتاجية، ولكن بطريقة غير مباشرة، كمؤسسات التكوين والتعليم، فإن هذا الاستثمار يسمى "استثمار غير إنتاجي".² وهذا الاستثمار الذي يؤثر بصفة غير مباشرة على قدرة المجتمع، على خلق الإنتاج، مثل تكوين وتدريب العمال، وتحسين مستواهم المعيشي، نظرا لما يترتب عن ذلك من رفع إنتاجيتهم. ولذلك يغلب على الاستثمار الاجتماعي، الطابع الكيفي والنوعي، على الطابع المادي، مثل إنشاء الملاعب والنوادي الرياضية والترفيهية والثقافية والسياحية.... إلخ.

فتقاس المردودية في هذا النوع من الاستثمار، بمدى التحسن والتطور الذي يحصل في طبيعة العلاقات الاجتماعية بين أفراد المؤسسة، ويندرج في إطار الاستثمار الاستراتيجي أو الاجتماعي، جملة من المشاريع

¹ Thierry Ananou : **Investissement et capital**, Mémo seuil, Paris, 1997, P.11

² بملول محمد بلقاسم حسن، الجزائر بين الأزمة الاقتصادية والأزمة السياسية، منشورات دحلح، الجزائر، 1993، ص 64.

الحكومية، كمشاريع مراكز الأمن، والصحة العمومية، وشق الطرقات، أي المشاريع ذات الطابع الاجتماعي.¹

رابعاً: الاستثمار التجاري، والاستثمار في البحث و التطوير

هذا النوع من الاستثمار يتجلى دوره بشكل كبير في تطوير الاستثمارات من جهة والترويج لها من جهة أخرى.²

1- الاستثمار التجاري:

تعتبر المبالغ المنفقة في مجال الدعاية والاستثمار في المنشآت التجارية ، بهدف الأعمال التجارية وتصريف السلع، استثمارات قائمة بذاتها، فالمرود المتوقع من وراء مصاريف الدعاية والإعلان يختلف عن المرود المتوقع من الاستثمارات المختلفة الأخرى.

2- الاستثمار في البحث و التطوير:

يكتسي هذا النوع من الاستثمار، أهمية بالغة بالنسبة للمؤسسات والمشاريع الضخمة، لما له من أهمية في استعمال الآلات والتجهيزات المتطورة تقنيا، وهذا ما يسمح للمشروع بمضاعفة الإنتاج والإنتاجية، وتحسين جودة المنتج، وتدئنة تكاليفه. لأن المؤسسة تكون دائما في وضع منافسة أمام عدة منشآت أخرى، وبالتالي عندما تستثمر في مجال البحوث العلمية، وتطوير المنتجات يعطي للمؤسسة وضعاً جدياً حسن في السوق المحلي والأسواق العالمية.

¹ عقيل جاسم عبد الله ، مدخل في تقييم المشروعات (الجدوى الاقتصادية والفنية وتقييم جدوى الأداء)، مرجع سبق ذكره، ص 15.

² Pierre André dufugeur, Amme gazeengel : **introduction à la finance d'entreprise**, dunod dentreprise bordas, paris, 1980.p 106

المبحث الثاني: محددات الاستثمار و أدواته

الاستثمار عنصر حساس للكثير من العوامل المؤثرة، لذلك كان الاستثمار كثير التقلبات وغير مستقر، وتفسير هذه التقلبات والتغيرات يعد أمراً بالغ الأهمية في التحليل الاقتصادي، ذلك أنه لو أمكن تفسير هذه التقلبات، فإننا نكون قد قطعنا شوطاً كبيراً في تفسير التغيرات المنتظمة في الدخل الوطني.

المطلب الأول: محددات الاستثمار

هناك العديد من العوامل الاحتمالية المسببة للتقلبات في مجال الاستثمار حيث نذكر منها ما يلي:¹

- سعر الفائدة.
 - التوقعات.
 - مستوى الأرباح.
 - معدل التغير في الدخل الوطني (حجم الناتج).
- أ- الاستثمار و سعر الفائدة (أسعار خدمات رأس المال):

تحقق الكثير من المشاريع الاستثمارية عن طريق الاقتراض، و يعتبر سعر الفائدة عن القروض الممنوحة للمستثمرين عن نفقة اقتراض النقود ، و لذلك فانه يمكن أن نتوقع لمقدار الاستثمار الذي يكون مربحاً، في الإقدام عليه من جانب المستثمرين ، أن يتناسب عكسياً مع سعر الفائدة .

بعبارة أخرى فإننا نتوقع أن يكون سعر الفائدة مؤثراً قوياً على مستوى الاستثمار، و لكن لا يعتبر سعر الفائدة العامل الوحيد المؤثر على قرار الاستثمار بل أن هناك عوامل أخرى تلعب دوراً أكثر أهمية في تشكيل توقعات رجال الأعمال حول كيفية ممارسة نشاطهم الاستثماري بصورة مربحة و تأثير سعر الفائدة هنا إنما يكون خلف ستار العوامل الأخرى المؤثرة في إصدار القرار الاستثماري.

فحسب النظرية النيو كلاسيكية يتحدد رصيد رأس المال المرغوب فيه بحجم الناتج، و خدمات رأس المال بالنسبة لأسعار الناتج، كما تعتمد أسعار خدمات رأس المال على أسعار السلع الرأسمالية و سعر الفائدة و المعاملة الضريبية.

و بالتالي يتأثر رصيد رأس المال المرغوب فيه، و الاستثمار نتيجة التغير في الناتج، و في أسعار خدمات رأس المال بالنسبة لأسعار الناتج.

¹ طاهر حيدر حردان، مبادئ الاستثمار، مرجع سبق ذكره، ص 39.

فيزيد رصيد رأس المال المرغوب فيه بانخفاض سعر الفائدة، و يصبح صافي الاستثمار موجبا (و يكون صافي الاستثمار سالبا عندما يتساوى رصيد رأس المال المرغوب فيه و الفعلي).
و يعتبر الاستثمار دالة في سعر الفائدة و رصيد رأس المال (k) و الناتج (Y) (و طبقا لفروض النظرية النيو كلاسيكية توجد علاقة عكسية بين سعر الفائدة السوقي و الاستثمار) ، و تتغير العلاقة بين سعر الفائدة و رصيد رأس المال المرغوب فيه بزيادة الناتج، أي أن الاستثمار دالة في الناتج و سعر الفائدة و رصيد رأس المال الفعلي .

فسعر الفائدة يعتبر محددًا لرصيد رأس المال المرغوب فيه ، أي أن السياسة النقدية من خلال سعر الفائدة تؤثر في رأس المال المرغوب فيه و بالتالي الاستثمار.

ب- الاستثمار و التوقعات:

الواقع أن رجل الأعمال الناجح يبذل قصارى جهده للتنبؤ حول مدى توسع السوق في المستقبل المنظور، و تصرفه هذا، إنما ينم عن الثقة في المستقبل المبنية على دراسات، و توقعات علمية و مدروسة قصد تفادي الخطأ في التقدير و التوقع، ذلك أنه لو انزلق رجل الأعمال إلى الخطأ في حدسه حول التوقعات، فإنه يمكن أن يتعرض للجزاءات الجسيمة.

مثال ذلك أنه لو قرر رجل الأعمال عدم التوسع في الطاقة الإنتاجية لمنشأته، بينما يتوسع الطلب في السوق على منتج منشأته، فإنه يعطي الفرصة لمنافسيه الأكثر إلماما و دراية في بعد نظرهم، و العكس، فلو أن رجل الأعمال قام بإثقال معدات رأسمالية و توسع في الاستثمار، في حين أن هذه النفقات الثابتة لم يقابلها مردود مناسب، فإن ذلك لا محالة سوف يؤدي إلى فشل المنشأة في تحقيق الأرباح الجزية، أو إلى تحقيق الخسائر التي تضطرها إلى التوقف عن النشاط الإنتاجي نتيجة سوء التوقعات و التقديرات.¹

و الواقع أن رجل الأعمال يبذل قصارى جهده في التنبؤ حول مدى توسع السوق في المستقبل المنظور، و لكن هناك عوامل أخرى عديدة يمكن أن تؤثر على مدى هذا التوسع في السوق، بخلاف أعداد و دخول مستهلكي منتج المنشأة التي يمارس رجل الأعمال نشاطه الاستثماري و الإنتاجي من خلالها التغير في السياسة الضريبية، أو التغير في سياسة الإنفاق الحكومي، أو وجود منتجات بديلة و منافسة، أو ظهور مجالات جديدة أكثر ربحية و أخرى أقل ربحية أو ابتكار طريقة جديدة لنقل السلع و الأشخاص أو أحداث سياسية جديدة هامة تؤثر في الوضع الاقتصادي.

¹ محمد الحناوي، نihal فريد مصطفى، مبادئ و أساسيات الاستثمار، المكتب الجامعي الحديث، جامعة دمشق، 2002، ص3.

فكل هذه العوامل يمكن أن تؤثر جميعها على توقعات رجل الأعمال بصورة فعالة، و لكن من الصعب التنبؤ بها مسبقا.

و قد تسود بين رجال الأعمال حالة نفسية تدعو إلى النظرة التشاؤمية حول المستقبل، و هذه يمكن أن تتبلور في نقص عام في الإنفاق الاستثماري، كما قد يحدث عرضا أن يكون التفاؤل حول المستقبل هو الشعور السائد بين رجال الأعمال، و أن يتطور هذا التفاؤل في صورة موجة من التوسع في الإنفاق الاستثماري، تنبئ عن توقعات تنكشف فيما بعد على أنها توقعات خاطئة، و أيا كان الأمر فمن المتفق عليه بين المحللين الاقتصاديين أن التوقعات تلعب دورا كبيرا في اتجاهات السلوك الاستثماري سواء أثبتت هذه التوقعات أن لها ما يبررها من عدمه.

ج- الاستثمار و مستوى الأرباح:

تدل المشاهد الملاحظة على ارض الواقع، أن خطط الاستثمار في تكوين رأس المال الثابت في المعدات الرأسمالية تتجاوب مع مستوى الطلب على السلع بدرجة أكبر من تجاوبها مع سعر الفائدة، بمعنى آخر أنه عندما يكون الدخل الوطني مرتفعا و الطلب على السلع الاستهلاكية مرتفعا تبعا لذلك يميل رجال الأعمال إلى إنفاق قدر كبير من أصولهم النقدية على الاستثمار، و العكس كذلك في حالة انخفاض الدخل الوطني و انخفاض تبعا لذلك الطلب على السلع الاستهلاكية فإن رجال الأعمال يعزف عن الإنفاق على الاستثمار¹، و هذا السلوك الاستثماري من جانب رجال الأعمال يجعل الاستثمار دالة للدخل الوطني.

أما تأثير الأرباح على الاستثمار، فانه يتجلى بالخصوص في حالة مؤسسات الأعمال تكون غير قادرة على اقتراض الأموال التي تحتاج إليها في نشاطها الاستثماري، أو إذا لم تكن راغبة في اقتراضها، فإنها قد تستخدم التمويل الذاتي، و ذلك اعتمادا على الأرباح المحتجزة و الغير موزعة و تخصيصها كليا أو جزئيا لتمويل مشاريعها الاستثمارية.

و هذا يعني أن هذا المصدر لأموال الاستثمار يتطلب - بطبيعة الحال - أن تحقق المؤسسة أرباحا، و من هنا تقدم الأرباح المحتجزة مصدرا هاما للأموال القابلة للاستثمار، مما يجعل الاستثمار دالة للأرباح².

¹ طاهر حيدر حردان، مبادئ الاستثمار، مرجع سبق ذكره، ص 40.

² حسين عمر، الاستثمار و العولمة، دار الكتاب الحديث، مصر، 1997، ص 55.

د- الاستثمار و معدل التغير في الدخل (حجم الناتج):

يقرر مبدأ المعجل أن الاستثمار دالة في حجم الناتج، و يعتبر المحدد الرئيسي للناتج، لذلك تتزامن التغيرات في الاستثمار الكلي مع التغيرات في الناتج.

أي أنه لا يتأثر الاستثمار بمستوى الدخل الوطني، بقدر ما يتأثر بمعدل التغير في الدخل الوطني، حيث عندما يرتفع مستوى الدخل الوطني، فمن الضروري الإقدام على الاستثمار من أجل زيادة الطاقة اللازمة للإنتاج.¹

و تفسير ذلك أن ارتفاع مستوى الدخل الوطني (التغير في الدخل بالزيادة) يتضمن زيادة رقم المبيعات، بما يعنيه ذلك من زيادة الطلب على سلع الاستهلاك، الأمر الذي يقتضي زيادة إنتاج هذه السلع، لمقابلة الزيادة في الطلب عليها، و هذه الزيادة في إنتاج هذه السلع الاستهلاكية تتطلب بدورها زيادة الطاقة الإنتاجية (الاستثمار) بطبيعة الحال.

وتعتمد نظرية "Jorgenson" لمبدأ المعجل على الأفكار الكلاسيكية حيث يتوقف الاستثمار على وسط مرجح للتغيرات السابقة في الدخل (مع بقاء الأشياء الأخرى على حالها)

و الخلاصة أن ارتفاع مستوى الدخل الوطني، يفضي إلى ارتفاع مستوى الاستثمار، و قد يرتفع مستوى الاستثمار كذلك، لأن التوقعات المؤسسة على الاتجاه التصاعدي لرقم الأعمال قد تكون توقعات ملائمة.

¹ طاهر حيدر حردان، مبادئ الاستثمار، مرجع سابق، ص 42.

المطلب الثاني: أدوات الاستثمار

تعرف أداة الاستثمار بأنها الأصل الحقيقي أو المالي الذي يحصل عليه المستثمر لقاء المبلغ الذي يستثمره، و يطلق البعض على أدوات الاستثمار مصطلح وسائط الاستثمار، وأدوات الاستثمار المتاحة للمستثمر عديدة و متنوعة.

أولاً- أدوات الاستثمار الحقيقي:

من أصناف الاستثمار الحقيقي التي سيتم ذكرها هي العقار و السلع و المشروعات الاقتصادية و المعادن النفيسة.

أ- العقار: تحتل المتاجرة بالعقار المركز الثاني في عالم الاستثمار بعد الوراق المالية، و يتم الاستثمار فيها بشكلين، أمّا بشكل مباشر عندما يقوم المستثمر بشراء سند عقاري صادر عن بنك عقاري مثلاً، أو بالمشاركة في محفظة مالية لإحدى صناديق الاستثمار العقارية، و يلاقي الاستثمار في العقار اهتمام كبير من قبل المستثمرين سواء في السوق المحلي أو في السوق الأجنبي.¹

ب- السلع: تتمتع بعض السلع بمزايا خاصة، تجعلها صالحة للاستثمار لدرجة أن تنشأ لها أسواق متخصصة (بورصات)، على غرار بورصات الأوراق المالية، و لذا فقد أصبحنا نسمع بوجود بورصة القطن في نيويورك، و أخرى للذهب في لندن، وثالثة للبن في البرازيل، ورابعة للشاي في سيريلانكا... الخ.

يتم التعامل في أسواق السلع عن طريق قيود خاصة تسمى "التعهدات المستقبلية"، وهي عقد بين طرفين هما منتج السلعة و وكيل أو سمسار، يتعهد فيه المنتج للسمسار بتسليم كمية معينة، و بتاريخ معين في المستقبل مقابل حصوله تأمين أو تغطية تحدد بنسبة معينة من قيمة العقد

ج- المشروعات الاقتصادية: تعتبر المشروعات الاقتصادية من أكثر أدوات الاستثمار الحقيقي انتشاراً، و تتنوع أنشطتها ما بين تجاري، و صناعي و زراعي، كما أن منها من يتخصص بتجارة السلع أو صناعتها أو تقديم الخدمات.²

¹ محمد مطر، إدارة الاستثمارات، الإطار النظري و التطبيقات العلمية، دار وائل للنشر والتوزيع، الطبعة 2، الأردن، 2004، ص 79.

² زياد رمضان، مبادئ الاستثمار المالي و الحقيقي، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2005، ص 44.

د- المعادن النفيسة: يعتبر الاستثمار في المعادن النفيسة مثل الذهب و الفضة و البلاتين... من مجالات الاستثمار الحقيقي، وقد شهدت أسعار المعادن النفيسة تقلبات حادة في الآونة الأخيرة، في حين وصل الذهب ذروته في بداية الثمانينات، ثم عاد و انخفض بحدة، خصوصا عندما تصاعد دور الدولار كميلاد آمن للمستثمرين، وذلك بعد أن كان الذهب يقوم بهذا الدور، و تتواجد للمعادن النفيسة أسواق منظمة و أهمها: سوق لندن، و سوق زيوريخ، و سوق هونغ كونغ و يتخذ الاستثمار في المعادن صور متعددة أهمها:¹

- الشراء و البيع المباشر.

- ودائع الذهب التي تودع في البنوك و لكن بفوائد منخفضة نسبيا.

- المقايضة أو المبادلة بالذهب على نمط ما يحدث في سوق العملات الأجنبية في سوق العملات الأجنبية.

ثانيا- أدوات الاستثمار المالي:

يمكن تصنيف أدوات الاستثمار المالي إلى أصناف متنوعة، حسب معايير مختلفة ومن أهم هذه المعايير معيار الأجل، ومن خلالها يمكن تقسيم الأدوات الاستثمارية إلى آجلين رئيسيين:²

أ- أدوات الاستثمار المالي قصير الأجل:

- القروض تحت الطلب: هي قروض تمنحها البنوك لبعض المتعاملين بالأوراق المالية في أسواق رأس المال، ومن شروطها أن يحقق للبنك استدعاء القرض في اللحظة التي يشاء، وعلى المقترض أن يقوم بالسداد خلال ساعات من طلب البنك، و لذلك فهي تحمل أسعار متدنية جداً و مدتها قصيرة الأجل قد لا تتجاوز يوماً أو يومين.

- أذونات الخزينة: هي عبارة عن دين قصير الأجل، أي أنها أوراق تقوم الحكومة ببيعها إلى المستثمرين الراغبين فيها مثل البنوك و شركات التأمين بخضم عن قيمتها الاسمية بهدف الاقتراض للأجل القصير لسدّ حاجات مالية قصيرة الأجل، و تستحق هذه الأوراق في مدة تقل عن سنة تحمل عائدا متدنيا لأنها تكاد تخلو من المخاطر.

- الأوراق التجارية: هي شبيهة بأذونات الخزينة من جميع الوجوه، ولكنها تختلف عنها بأن الأوراق التجارية هي من إصدار الشركات الضخمة، بدلا من الحكومة، أي أنها أدوات اقتراض للقطاع

¹ محمد مطر، إدارة الاستثمارات الإطار النظري و التطبيقات العلمية، مرجع سبق ذكره، ص77.

² ناظم محمد نوري الشمري، طاهر فاضل البياتي، أساسيات الاستثمار العيني و المالي، دار وائل للنشر و الطباعة، عمان، 1999، ص 261.

الخاص و بذلك فهي تتصف بمخاطر أكثر بقليل من مخاطر بأذونات الخزينة، و بناء عليه فإن عائدها أكبر بقليل من الأخرى.

- القبولات: ينشأ القبول عن السحب الزمني المستعمل في التجارة الخارجية، و السحب الزمني هو مطالبة بالدفع يرسلها مصدر البضاعة إلى مستوردها يطالبه بدفع المبلغ المطلوب ثمنا للبضاعة.

و عندما يقبل المستورد هذه المطالبة يكتب على السحب كلمة مقبول، و يضع توقيعه و تاريخ التوقيع فيصبح السحب عندها قبولا. و يمكن بيعه بأقل من قيمته الاسمية مثله مثل الكمبيالة، و تقوم مؤسسات مالية عديدة بالاستثمار بهذه القبولات عن طريق شرائها بخصم، و الاحتفاظ بها إلى موعد استحقاقها حيث تقوم بتحصيل كامل قيمتها الاسمية فتربح الفرق.

- شهادات الإيداع: شهادة الإيداع وثيقة تثبت وجود وديعة في بنك بمبلغ ثابت، و لفترة محددة، و بمعدل عائد فائدة محددة. و الشهادة قد تكون اسمية أو لحاملها، و عادة ما تكون بمبالغ كبيرة نسبيا، أما عوائدها فمعفاة من الضرائب.

تشجع البنوك لإصدار هذه الشهادات لتتمكن من الحصول على أموال تشكل موردا ثابتا لها، يؤدي إلى الاستقرار النسبي في موارد البنك، يشجع على الاستثمار طويل الأجل و على منح الائتمان للأجل الطويل الذي تحتاجه المشاريع الكبيرة.¹

- العملات الأجنبية (التعامل الفوري): تحوز أسواق العملات الأجنبية على اهتمام قسم كبير من المستثمرين في عصرنا الحاضر، حيث تنتشر هذه الأسواق في شتى أنحاء العالم مثلك لندن، باريس، فرانكفورت، طوكيو... و غيرها.

و تتميز سوق العملات الأجنبية عن غيرها من الأسواق المالية بعنصرين:

* الحساسية المفرطة للظروف الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية، مما يزيد من درجة المخاطرة الاستثمار فيه من بينها: مخاطر أسعار الفائدة، و مخاطر السيولة و مخاطر الائتمان.

* هو سوق يفتقر إلى الإطار المادي الذي يتوفر لسوق الأوراق المالية، بل يتم التعامل بواسطة أدوات الاتصال الحديثة.

¹ ناظم محمد نوري الشمري، طاهر فاضل البياتي، أساسيات الاستثمار العيني و المالي، مرجع سبق ذكره، ص 270.

ب- أدوات الاستثمار المالي الطويل الأجل:

- الأسهم العادية: الأسهم العادية تمثل أموال ملكية، يتمتع حاملها بحقوق، و حددتها الأعراف و قانون الشركات، وأحسن وصف لها يأتي من خلال التعرف على حقوق حملتها.¹
- الأسهم الممتازة: هي أسهم تصدرها الشركات إلى جانب الأسهم العادية، وقد سميت أسهم ممتازة لأنها تختلف عن الأسهم العادية في أنّ لها حق الأولوية على الأسهم العادية في الحصول على حقوقها.
- السندات: السند عبارة عن حصة في قرض تأخذه الشركة المصدرة من الأشخاص و المؤسسات التي تشتري منها هذه السندات. فإصدار السندات يعتبر شكل من أشكال الاقتراض عندما تقوم الحكومة أو الشركات الضخمة الاقتراض من الجمهور، فتبيع الأوراق المالية بقيمة إسمية محددة و بمعدل فائدة معين، وتستحق في فترة زمنية معينة و محددة.

فأسعار الفائدة تكون إما سنوية أو نصف سنوية، أي فائدتها تكون دورية، أما بعد انتهاء الفترة الزمنية المحددة، تقوم الشركات المصدرة لهذه السندات باسترجاعها و بدفع قيمتها الاسمية لحاملها.

ثالثا- أدوات استثمارية أخرى:

وتمثل هذه الأدوات في الصناديق الاستثمارية و المحافظ الاستثمارية:²

- صناديق الاستثمار: صندوق الاستثمار هو أشبه ما يكون بوعاء مالي ذو عمر محدد، تكونه مؤسسة مالية متخصصة، وذات دراية و خبرة في مجال إدارة الاستثمارات(بنك أو شركة استثمار مثلا). و ذلك بقصد تجميع مدخرات الأفراد و من ثم توجيهها للاستثمار في مجالات مختلفة، تحقق للمساهمين أو المشاركين فيها عائدا مجزيا، وضمن مستويات معقولة من المخاطر. كما يعتبر أيضا أداة مالية، ويمارس عادة المتاجرة بالأوراق المالية بيعا و شراء، كما يمكن بالمثل تكوين صناديق استثمار عقارية تمارس المتاجرة بالعقار.

¹ منير إبراهيم هندي، الفكر الحديث في مجال الاستثمار، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 98.

² منير إبراهيم هندي، صناديق الاستثمار، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص 91.

و من أهم مزايا صناديق الاستثمار هي أنّها:

- تهيئ الفرصة لمن لديهم مدخرات و لا يمتلكون الخبرة الكافية لتشغيلها، بأن يقوموا بتسليم مدّخراتهم تلك لمجموعة من الخبراء المحترفين الذين يتولون إدارتها مقابل عمولة معينة.

- المحافظ الاستثمارية: المحفظة الاستثمارية هي بمثابة أداة مركبة من أدوات الاستثمار، وتتكون من أصلين أو أكثر و تخضع لإدارة شخص مسئول عنها يسمى مدير المحفظة. و هذا الأخير قد يكون مالكا لها، كما قد يكون مأجورًا، وحينئذ ستفاوت صلاحياته في إدارتها وفقا لشروط العقد المبرم بينه و بين مالك أو مالكي المحفظة. و تختلف المحافظ الاستثمارية في تنوع أصولها، كما يمكن أن تكون جميع أصولها حقيقية مثل الذهب، العقار، السلع... الخ.

و يمكن أن تكون جميع أصولها مالية كالأسهم أو السندات، و الأذونات الخزينة و الخيارات... الخ. لكن في أغلب الأحوال تكون أصول المحفظة من النوع المختلط، أي أنها تجمع الحصول الحقيقية و الأصول المالية معًا.

و لعل من أهم القرارات الإستراتيجية لمدير المحفظة، و هو ما يعرف بقرار المزج الرئيسي، والذي يتم من خلاله تحديد التركيبة أو التشكيلة الأساسية لأصول المحفظة، أو بمعنى آخر يحدد هذا القرار الوزن النسبي لكل أصل من أصول المحفظة منسوبا لرأسمالها الكلي، و تبرز في هذا القرار مهارة المدير في الوصول إلى ما يعرف بتكوين المحفظة المثلى، والتي يحقق من خلالها الحد الأقصى من مزايا التنوع و بدرجة تحقق هدفه الرئيسي في تعظيم العائد المتوقع للمحفظة، مع تخفيض مخاطرها المرجحة إلى حدها الأدنى.

المطلب الثالث: أهمية الاستثمار و أهدافه

للاستثمار دور كبير، و أهمية في تحريك النشاط الاقتصادي، و يرجع ذلك إلى إستراتيجية الاستثمار التي لها أبعاد اقتصادية على المدى الطويل.

أولاً: أهمية الاستثمار: و يمكننا أن نحدد أهميته كما يلي:¹

أهم دور للاستثمار يكون على المدى الطويل، فالاستثمار هو المحرك الوحيد و الرئيسي للنمو فهو ذو بعد في المستقبل و له منفعة شبه دائمة، أما النقطة الثانية و التي تخص الاستثمار فهي أهميته في استغلال المصادر الهامة و الطاقات و القدرات الجامدة للنشاط.

إضافة إلى ذلك فالاستثمار يشترط صورة لعلامة المؤسسة بالنظر إلى تأثير المحيط الاقتصادي و المالي و بالتالي يزيد في تنوع الإنتاجية، و يفتح باب المنافسة في السوق التجارية. و المؤسسة التي لا تستثمر محكوم عليها بالزوال، و التوقف عن النشاط، لأنها لا تقوى على المنافسة و مسايرة التطورات التي تشهدها نوعية المنتجات.

و الاستثمار هو العامل الرئيسي للتنمية و النمو الاقتصادي في الأجل الطويل، فقد ساهمت الاستثمارات في الوصول إلى مستوى معيشة مرتفع في الدول المتقدمة وبعض الدول النامية. فالاستثمار يخلق أساسيات التنمية، و ندرة رأس المال و الاستثمار يؤثر في التنمية، و كذلك يؤثر على عوامل الإنتاج الأخرى.

و للإسراع في التنمية لابد أن تواكبه زيادة الاستثمارات، و استغلال الطاقات و الإمكانيات المتاحة للمجتمع أحسن استغلالاً.

و لذلك نجد أن الاستثمار مهم للمؤسسة كوحدة اقتصادية، حيث يعتبر سر وجودها و عامل استمرارها و تطورها، هذا على المستوى الجزئي أو الوحدوي، كما انه يعتبر عماد التنمية و النمو للاقتصاد الوطني على المستوى الكلي.

لذلك نجد أن الدول تسعى جاهدة لجذب و تطوير و ترقية الاستثمارات، لما لها من تأثير إيجابي على مختلف النواحي و الأطراف.

¹ Bussery , Charois, **Analyse et Evaluation des Projets d Investissements**, Parie, 1999, p6.

ثانيا: أهداف الاستثمار:

للمشروع الاستثماري أهداف متوقعة نجلها فيما يلي:

1- الأهداف الاقتصادية: و تتمثل فيما يلي:¹

- زيادة الإنتاج السلعي و الخدمي الممكن تسويقه بفاعلية، و بالتالي تحقيق دخول مناسبة لعوامل الإنتاج فضلا عن زيادة الدخل الوطني.
- زيادة قدرة الاقتصاد الوطني على تشغيل عامل الإنتاج، و إيجاد فرص التوظيف من القوى العاملة و رأس المال و الأرض و الإدارة، بالشكل الذي يقضي على البطالة في كافة صورها و أشكالها.
- تعظيم الربح لأنه الهدف الذي يسعى المشروع لتحقيقه، كعائد على رأس المال المستثمر و لزيادة نموه و تطوره.
- زيادة قدرة المشروع على الاستخدام الأكفأ و الأعلى لعوامل الإنتاج خاصة المواد الخام و الطاقة، باستخدام الطرق التشغيلية و التكنولوجية المتقدمة.
- القيمة الاقتصادية للموارد الطبيعية المتوفرة بالدولة.
- زيادة قدرة جهاز الإنتاج الوطني على إتاحة مزيد من السلع و الخدمات و عرضها بالسوق المحلي، لإشباع حاجة المواطنين، و كذلك للحد من الواردات و العمل على زيادة قدرة الدولة للتصدير و لتحسين ميزان المدفوعات.
- تعميق التصنيع المحلي للخدمات المحلية و السلع الوسيطة المنتجة محليا، لزيادة قيمتها المضافة و بالتالي زيادة العائد و المردود الاقتصادي.
- تقوية بنية الاقتصاد الوطني بالشكل الذي يعمل على تصحيح الإختلالات الحقيقية القائمة فيه، و يعيد توزيع المساهمات و مشاركة القطاعات الإنتاجية المختلفة.
- توفير ما تحتاجه الصناعات و أوجه النشاط الاقتصادي الحالية من مستلزمات الإنتاج و المعدات و الآلات الخاصة بها.

2- الأهداف التكنولوجية: و تتمثل فيما يلي:

- تطوير التكنولوجيا و أساليب الإنتاج المحلية لتصبح أقدر على الوفاء باحتياجات الدولة و الأفراد.
- تطوير و استيعاب التكنولوجيا و أساليب الإنتاج التي تم استيرادها من الخارج لتصبح مناسبة للظروف المحلية.

¹ الدكتور آدم مهدي أحمد، الدليل لدراسات الجدوى الاقتصادية، الشركة العالمية للطباعة و النشر، القاهرة، 1999، ص 7.

- المساعدة في إحداث التقدم التكنولوجي السائد، بتقديم النموذج الأمثل الذي يتم الأخذ والإقتداء به من جانب المشروعات المماثلة و المنافسة.

- اختيار الأنماط و الأساليب التكنولوجية الجديدة المناسبة لاحتياجات النمو و التنمية بالدولة.¹

3- الأهداف الاجتماعية:

- تطوير هيكل القيم و نسق العادات و التقاليد بالشكل الذي يتوافق مع احتياجات التنمية الاجتماعية و الاقتصادية و القضاء على السلوكيات الضارة .

- تحقيق التنمية الاجتماعية المتوازنة، بين مختلف مناطق الدولة عن طريق استخدام المشروع الاستثماري كأداة للإسراع بتنمية و تطوير بعض مناطق الدولة .

- القضاء على كافة أشكال البطالة، على بؤر الفساد الاجتماعي و الأمراض الاجتماعية الخطرة التي تفرزها البطالة.

- تحقيق العدالة في توزيع الثروة و ناتج تشغيل هذه الثروة على أصحاب عوامل الإنتاج

- تحقيق الاستقرار الاجتماعي و الإقلال من حالات التوتر و القلق الاجتماعي و ذلك بتوفير احتياجات المجتمع من السلع و الخدمات الضرورية.

- إرساء روح التعاون و العمل كفريق متكامل و بعث علاقات متطورة بين العاملين في المشروع الاستثماري.

4- الأهداف السياسية للاستثمار:

- تعزيز القدرات التفاوضية للدولة مع الدول الأخرى و المنظمات.

- إيجاد قاعدة اقتصادية تعمل على تعميق و تعزيز الاستقلال الوطني بمضمونه الاقتصادي.

- زيادة القدرة الأمنية و أداء النظام السياسي بشكل قوي من خلال توفير أساس اقتصادي قوي يرفع من مكانة الدولة سياسيا في المجتمع الدولي.

- تغيير نمط و سلوكيات البشر و انتظامهم في كيانات و منظمات و مشروعات تجعل منهم قوة فاعلة في المجتمع تؤكد أمن الوطن.

- تغذية القدرات الدفاعية و الحربية للدولة سواء للاستخدام العسكري أو لاستخدام السلم.

¹ صحراوي علي، مظاهر الجباية في الدول النامية وآثارها على الاستثمار الخاص من خلال إجراءات التحريض الجبائي (التجربة الجزائرية)، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1992.

المبحث الثالث: الاستثمار في قطاع النقل الحضري

يلعب قطاع النقل دوراً في غاية الأهمية في الاقتصاد بصفة عامة، والذي يعتبر كأحد العناصر الفعالة في الحركة الاقتصادية، الأمر الذي جعل كل الدول تركز استثمارات ضخمة لتطويره وخطط وقوانين تعاون بين الدول من أجل تنشيط الآليات المختلفة لعمليات النقل.

المطلب الأول: مفهوم الاستثمار في قطاع النقل الحضري

يعتبر الاستثمار في قطاع النقل العامل الأساسي لتطوره حيث تكون منافعه وأثاره مباشرة على القطاعات الأخرى لما لها من ارتباط مباشر بعملية النقل.

أولاً: مفهوم الاستثمار في قطاع النقل: يعرف الاستثمار في قطاع النقل الحضري على أنه:¹

تكوين رأس المال المادي لزيادة الطاقة الإنتاجية، عبر المزيد من الاستثمارات في البنية الأساسية من طرق، أنفاق، جسور، محطات وغيرها إضافة إلى زيادة أسطول المركبات، و يأخذ الاستثمار شكل إحلال رأس المال أو توسيع وتحديث التسهيلات القائمة، توجد علاقة قوية بين كفاءة أنظمة النقل ومستويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وان الاستثمار في الدول النامية ينقسم في كثير الأحيان بين الاستثمار في شبكات جديدة أو قد يتم لتوسيع وتحسين وصيانة شبكات قائمة، وهناك من يرى أن مفهوم الاستثمار في مجال النقل يركز أساساً على تكوين رأس المال العيني الذي يتمثل في زيادة الطاقة الإنتاجية، فان رأس المال العيني في نشاط النقل يتمثل أساساً في شبكة الطرق، الجسور والمستودعات، وسائل نقل المسافرين من حافلات وسيارات نقل البضائع وغيرها.

كما يعرف الاستثمار بأنه استخدام جزء من الموارد المتاحة لدى المجتمع لتكوين رأس المال سواء كان هذا التكوين للإحلال أو للتوسع أو لإنشاء وحدات جديدة، من أمثلة الإحلال استبدال المركبات ذات طاقة تحميلية محدودة بأخرى ذات طاقات أكبر، أما فيما يخص التوسع فيتعتمد على إنشاء شبكات طرق جديدة أو ازدواج لطريق قائم، وأخيراً فالإنشاء يشمل شبكات الطرق في المدن الجديدة وربطها بالطرق الرئيسية

¹ واثق حمد أبو عمر، دراسة وتخطيط وإدارة قطاع النقل الحضري في مدينة القاهرة، بحث علمي للحصول على درجة دكتوراه في فلسفة الاقتصاد، جامعة القاهرة، مصر، 2001، ص 9.

للمدن القائمة، وعلى الرغم من أن قطاع النقل يحتاج لإقامته تجهيزات ضخمة إنشائية كانت أو توسعية فإنه يوفر فرص استثمارية على أساس تعدد أنماطه وتنوع وسائله.¹

ثانيا: تصنيف الاستثمار في قطاع النقل: هناك من قسم الاستثمارات في مشروعات النقل إلى ثلاث مجموعات وهي:²

- الاستثمارات الجديدة: وهي تلك الاستثمارات الخاصة بإنشاء مشروعات جديدة منها شق الطرق جديدة أو إقامة جسور، إقامة هيئات نقل جديدة وتهدف أساسا إلى توفير خدمات النقل.
- الاستثمارات الجارية: وتشمل الاستثمارات الجاري تنفيذها وما يتصل بها من توسعات بهدف القضاء على الاختناقات في عملية الإنتاج، و من أمثلتها إنشاء مراكز خدمات على الطرق أو أرصفة جديدة للمحطات القائمة أو الرقابة الآلية للمركبات وغيرها.
- الاستثمارات الخاصة: وتتضمن الاستثمارات الخاصة بعمليات الصيانة والإحلال ويهدف هذا النوع من الاستثمارات إلى الحفاظ على الطاقة الإنتاجية القائمة ورفع المستوى التنظيمي والتعجيل بالتقدم التكنولوجي من اجل تحسين نوعية الخدمة في قطاع النقل.

ثالثا: منافع وتكاليف الاستثمار في قطاع النقل: يتميز نشاط النقل بوجود ظاهرة الوفرة أو المنافع وأخرى تكاليف وهي:³

- 1- المنافع الخارجية: وتشمل مجموع المنافع التي يحصل عليها الأفراد من الاستثمار في مجال النقل عامة والتي تنعكس على زيادة رفاهية الأشخاص بما يزيد من فرص اختيار مكان السكن، الوصول إلى الأسواق، حرية اختيار مكان العمل، وهي تعرف بالوفرات الموجه لنشاط النقل ولاشك أن هذا يساعد على التخصيص، تقسيم العمل وتوسيع الأسواق مما يزيد الرفاهية لمنتجي خدمة النقل والمجتمع ككل.
- 2- التكاليف الخارجية: وتتضمن التكاليف الناتجة عن استثمارات النقل الغير مباشرة والتي يتحملها المجتمع منها الاختناقات، الحوادث، الضوضاء والتلوث وان هذه التكاليف تؤثر بالسلب على

¹ زولبخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع وأفاق دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2014-2015، ص45.

² F. Joseph, Saklas.G, Comparison of Standard incremental and relative offhighway cost allocation use methods, Transportation research board, National academy of science: 1982, p. 28. translated by.

³ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 233.

الرفاهية الاجتماعية، ويتوقف الأثر النهائي للاستثمار في قطاع النقل على الرفاهية الاجتماعية من خلال الفرق بين المنافع والتكاليف، وتدلل الأبحاث على أن الاستثمار في قطاع النقل يأتي دائما بآثار موجبة على الرفاهية داخل المجتمع.

المطلب الثاني: العوامل المؤثرة على استثمارات النقل

يتأثر الاستثمار في قطاع النقل وكغيره من الاستثمارات بعدة عوامل مختلفة، حيث تؤدي هذه الأخيرة إلى تحديد حجمه داخل البلد الواحد ومن بين محددات الاستثمار في قطاع النقل نذكر ما يلي:¹

1- معدل النمو في قطاع النقل: حيث يعتمد حجم الاستثمار على معدل النمو المطلوب تحقيقه في قطاع النقل الذي يتأثر بنسبة رأس المال إلى ناتج المخرجات، ومعدل الادخار وعليه فحجم الاستثمار يتحدد بمعدل النمو المرغوب فيه في خطة تنمية القطاع.

2- المستوى الفني والتكنولوجي المستخدم: يتأثر حجم الاستثمار من ناحية أخرى بالفن الإنتاجي المستخدم ومدى اعتماده على كثافة رأس المال أو العمل، فكلما كان الاعتماد على قوة العمل كان حجم الاستثمار بسيط نسبياً، وكلما كان الاعتماد على رأس المال أكثر كلما كان حجم الاستثمار كبير نسبياً، ويعتبر التقدم التكنولوجي من العوامل المؤثرة في تحديد حجم الاستثمار، فلا شك أن إدخال الفنون الجديدة في قطاع النقل يتطلب حجماً كبيراً من الاستثمارات عنه في حالة استخدام فنون إنتاجية تقليدية بمعنى أن التقدم التكنولوجي يؤثر في تحديد حجم الاستثمارات في قطاع النقل.

3- العوامل الطبيعية والجغرافية: تلعب العوامل الطبيعية والجغرافية دوراً هاماً في تحديد حجم الاستثمار في قطاع النقل، حيث تؤثر هذه العوامل تأثيراً كبيراً على تكلفة الإنشاء، ذلك أنه قد يحدث وجود مناطق جبلية أو صخرية وإن شق الطرق في مثل هذه المناطق يتطلب تكلفة إنشاء ضخمة، وتشير الدراسات إلى أن 25 بالمائة من تكاليف الاستثمارات في قطاع النقل ترجع إلى عوامل بيئية.

4- قدرة الاستيعاب: تتوقف على عدة عوامل منها عائد الاستثمار، مدى وفرة الخبرات الفنية والتنظيمية، مدى توفر الموارد الطبيعية إضافة إلى كفاءة القطاع العام للنقل والإدارة الحكومية وحجم المنقولات.

¹ عمرو محي الدين، التخطيط الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1982، ص 111.

5- إستراتيجية النمو على المستوى الوطني: إن حجم الاستثمار في قطاع النقل يتأثر باستراتيجيات النمو التي تتبعها الدولة، وتتفرع إستراتيجية النمو إلى نمو متوازي يهدف إلى تنمية أسطول النقل، الطرق، المحطات، ورش الإصلاح والصيانة ومدى توفر المخازن وغيرها النمو الغير متوازي يأخذ في الاعتبار تنمية الأسطول النقل أو تنمية شبكة الطرق أو تنمية العناصر الأخرى، فلا شك أن حجم الاستثمارات سيكون مختلف في الحالتين، كما توجد اعتبارات أخرى يجب مراعاتها عند وضع خطة الاستثمارات لقطاع النقل خاصة وإنها توجه لحل مشاكل الفترة المخططة بجانب المشاكل المفترض ظهورها في المستقبل، كما يجب أن تأخذ في الحسبان رفع المستوى الفني لأنشطة النقل، وإدخال التقنيات الحديثة ويعتمد نجاح خطة الاستثمار على رفع كفاءة برامج الاستثمارات، ومن البرامج المستخدمة لرفع الكفاءة في قطاع النقل: خفض زمن الإنشاءات للمحطات والطرق، تركيز الاستثمارات على الأنشطة الهامة والتوسع في مشاريع معالجة الاختناقات، المقارنة بين المشاريع الجديدة وتلك التي على قيد الانجاز حتى لا يكون هناك تضارب فيما بينها.

المطلب الثالث: تمويل استثمارات النقل الحضري

يتكون هيكل قطاع النقل الحضري من الوحدات المتحركة المتمثلة في المركبات والطريق وعند الحديث عن تمويل النقل الحضري يجب أن نفرق بين تمويل الاستثمار على المركبات وتمويل الاستثمار على الطرق وتسهيلاته.

أولاً- تمويل الاستثمار عن طريق الرسم على الطرقات: يمول استثمار النقل بالاستخدام مجموعة من الرسوم والضرائب المختلفة والتي تتمثل فيما يلي:¹

أ- رسوم تسجيل السيارات: إن أهم مورد مالي للاستثمار لإنشاء وصيانة الطرق يتمثل في عوائد الأملاك ومن أهمها رسوم تسجيل السيارات والتي يتم تحصيلها سنوياً، يتبع في تحصيل هذه الرسوم معايير مختلفة من بينها الوزن، السعة، قدرة السيارة بالأحصنة الميكانيكية وغيرها.

ب- ضريبة الوقود: لقد استخدمت الضريبة على الوقود لأول مرة في إنجلترا سنة 1909، حيث وضعت العائد من تحصيل هذه الضريبة في حساب يسمى رصيد تحسينات الطرق وكلفت إدارة الطريق بتوزيع المبالغ المالية من هذا الحساب على الهيئات المحلية لتحسين بعض الطرق الرئيسية

¹ محمد إبراهيم عراقي، الاستثمار في قطاع النقل دراسة حالة للنقل البري في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 1992، ص 48.

الهامة، وقد انتشر بعد ذلك في العديد من دول العالم، ومن الملاحظ أن الطلب على الوقود غير مرن نسبياً بمعنى أن الزيادة في سعر الوقود تؤدي إلى تغيير صغير نسبياً في حجم الكمية المطلوبة منه ومن ثم تزداد حصيللة الضرائب بزيادة سعر الوقود، حيث لا تعتبر هذه الضريبة مصدراً مهماً للإيرادات لأنه في الكثير من الأحيان تقوم الحكومات بالاعتماد على الضرائب العامة من أجل الإنفاق على استثمارات في مشروعات الطرق.

ت- القروض: لقد اتبعت طريقة الاقتراض كوسيلة لتمويل استثمارات الطرق في الولايات المتحدة الأمريكية و إنجلترا، فقد شعرت إدارة الطرق في الكثير من دول العالم أن عملية شق الطرق وصيانتها تبقى بطيئة إذا ما اقتصر تمويلها على الإيرادات السنوية التي يتحصل عليها من المتفاعلين من الطرق، و ذلك أدى إلى تشجيع الاقتراض لتشجيع حركة الإنشاء والصيانة .

ث- إتاوة لتمويل الاستثمار على الطريق السريع: تعتبر الطرق ذات الإتاوة تلك التي يحصل في نظير استخدامها على مبلغ مالي في كل مرة يتم استخدامها، بالإضافة إلى الضرائب و الرسوم العامة التي يدفعها كل المتفاعلين من الطريق، وهذا الأسلوب من التمويل يساعد على مد شبكة الطرق، إذ في هذه الحالة تخصص الأموال التي تستمد من رسوم الوقود ورسوم تسجيل السيارات للإنفاق على أعمال الإنشاء والصيانة الضرورية، وهذا يساعد على ترشيد استخدام أموال الاستثمار للطرق، كما تساعد هذه الإتاوات على توليد إيرادات إضافية وتستخدم هذه الأخيرة في تسديد أعباء القروض، زمن الملاحظ أن حجم الأموال المتحصل عليها من الإتاوة يتوقف على حجم الحركة المارة على الطريق السريع، فكلما كان حجم الحركة كبير تكون الأموال المحصلة معتبرة والعكس صحيح.¹

ثانياً- تمويل الاستثمار بالنسبة للمركبات: تحدد مصادر التمويل ومدى الاستفادة منها بموجب طبيعة الملكية وطبيعة نشاط هيئات النقل، بحيث قد يكون هناك مصادر تمويل خاصة بالقطاع الخاص و أخرى بالقطاع العام، فيعتمد القطاع الخاص بشكل عام على رأس المال المقدم من المستثمرين أو التمويل بالمشاركة أو عن طريق المساهمة بطرح أسهم للاكتتاب العام أو المساهمة المحدودة بإضافة إلى أسهم رأس المال يستطيع الناقل أن يحصل على التمويل عن طريق القروض، يحصل الناقل على تمويل المركبات وكذلك من خلال المنح الحكومية، هذه المنح متاحة للقطاع العام والخاص، تقدم هذه المنح على شكل دفعة مالية واحدة كما قد تقدم على شكل أقساط لتغطي عنصر معين من تكاليف المعدات الرأسالية، غالباً ما

¹ احمد أبو إسماعيل، صناعة النقل، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 225.

تكون المنح وسيلة لتنفيذ بعض السياسات الحكومية، أما عن هيئات القطاع العام فيعتمد بالإضافة على القروض والمنح لتمويل معدات الرأسمالية، على التمويل الحكومي من الأموال التي تجمع من الضرائب، يقدم التمويل من اجل تكوين رأسمال أو لأغراض التشغيل، عموما يتم التمويل بحسب طبيعة هيئات النقل ووفق طبيعة ملكيتها.

خلاصة:

يعتبر الاستثمار احد المتغيرات المؤثرة في تطور ونمو اقتصاديات الدول ويرى الكثير من الاقتصاديين أن المشكل الاقتصادي الذي تواجهه الدول النامية، هو مشكل انخفاض حجم الاستثمار وان نجاح هذه الدول في تحقيق التنمية يتوقف على مدى قدرتها في رفع معدل الاستثمار بالمستوى الملائم لمعدل نمو السكان، مما يستوجب البحث عن سبل تشجيع وتنشيط الاستثمارات التي تعتبر من الانشغالات الكبرى للحكومات ووضعي السياسات الاقتصادية في هذه البلدان.

كما أن الاستثمار في قطاع النقل قد يكون استثمارا جديدا أو بغرض الإحلال حيث يتميز بمنافعه الاجتماعية التي تفوق تكاليفه، وللان هذا القطاع هو استراتيجي في الاقتصاد ويجب على الدول أن تقوم بتشجيع الاستثمارات في النقل من جهة عن طريق التمويل أو منح التسهيلات والقروض المختلفة والتي تكون في صالح الاقتصاد، وتطوير البنية التحتية من جهة أخرى حتى تتمكن من تحقيق معدلات نمو مرتفعة تزيد من تعظيم دالة الرفاهية الاجتماعية الكلية للمجتمع، حيث لا يمكن أن نفصل هذا القطاع عن القطاعات الاقتصادية الأخرى لأنه يمثل هزة الوصل بين جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية داخل المجتمع.

تمهيد:

يعد النقل من أهم القطاعات التي عرفت تطور كبير من خلال مساهمة خدمات وسائل النقل وآثارها الملموسة في التطور الاقتصادي والاجتماعي والحضري لكل دولة من دول العالم المتقدمة والنامية على السواء.

والجزائر بواسطة سلطاتها العمومية قامت بمشاريع ضخمة بداية من سنوات السبعينيات خصوصا قصد تجسيد إستراتيجية تنمية هياكل النقل، غير أن إنجاز هذه المشاريع كان متوقفا على أسعار البترول المتذبذبة آنذاك والأزمات التي هزت الجزائر خلال سنوات التسعينيات. بيد أنه واعتبارا من سنة 2002 تحديدا تم وضع مخطط وطني للنقل ليتم إنجازها لفترة طويلة المدى حتى آفاق 2020.

ولضمان مختلف أنواع النقل سعت الجزائر إلى توفير جميع الهياكل القاعدية الأساسية مرورا بالموانئ والمطارات وانتهاء بالنقل البري والسكك الحديدية، حيث تسعى مديرية النقل لولاية تيارت من خلال نظرة شاملة وآفاق واسعة إلى تحقيق أهدافها المسطرة وفق إستراتيجياتها المدروسة على أساس المعطيات الموجودة، بالرغم من الصعوبات والمشاكل التي تعترضها من حين لآخر من جهة وقلة الوسائل والإمكانات من جهة أخرى، وعليه فسنحاول في هذا الفصل إلى التطرق لواقع النقل في الجزائر بصفة عامة وسنركز على ولاية تيارت عن طريق تحليل بعض البيانات والإحصائيات المقدمة من طرف المديرية، حيث قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، ففي المبحث الأول سنتكلم فيه عن واقع قطاع النقل في الجزائر بصفة عامة، أما المبحث الثاني سنخصصه للحديث عن مديرية النقل بتيارت، وفي المبحث الثالث سنتطرق لواقع النقل في ولاية تيارت والمشاريع المبرمجة في هذا القطاع.

المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر

جسدت الحكومة الجزائري آفاق هذا القطاع في المدى الطويل بإستراتيجية شاملة نابعة من المخطط الوطني لتهيئة الإقليم في أفق 2030، و الذي يعتبر خطط طريق قطاعية و برامج إقليمية لتحقيق تنمية تتمحور على خلق توازن إقليمي كفيل بتحقيق عدالة اجتماعية، أما في المدى المتوسط فقد تجسدت هاته الآفاق من خلال المخطط 2010-2014. الذي تتقاطع فيه العديد من القطاعات(لاسيما النقل والأشغال العمومية) مجسدة تضامن العمل الحكومي و التداخلات القطاعية لتحقيق أي هدف.

المطلب الأول: إمكانيات الجزائر في قطاع النقل

عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا، حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد، حيث تميز كل ولاية بأنماط نقل متعددة حسب موقعها الجغرافي.(انظر الملحق رقم 1)

أولا: شبكة الطرقات: تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها بـ 112696 كلم من الطرق، منها 29280 كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910 هيكلم. كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر بـ 2161 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب.¹

وشبكة الطرق الجزائرية في تطور مستمر بفضل برنامج تحديث الطرقات السريعة. نذكر منها إنجاز الطريق السيار شرق غرب الذي يبلغ 1 216 كلم، والإطلاق القادم لمشروع إنجاز الطريق السيار للهضاب العليا بطول 1020 كلم.

كما نذكر الطريق السريع العابر للصحراء (شمال وجنوب) والذي تمت إعادة تهيئته بقرار من الحكومة لزيادة التبادل التجاري بين الدول الست المتواجدة على طول هذا الطريق وهي (الجزائر، المالي، النيجر، نيجيريا، التشاد وتونس).

ثانيا: شبكة السكة الحديدية: تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر بـ 2.150 كلم، إذ شهدت في الآونة الأخيرة كهرة بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد.

¹ بحث منشور على موقع: "الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار" اطلع عليه يوم 2016/04/15:

<http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>

تسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF). هذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها:¹

- 299 كلم سكك مكهربة.
- 305 سكك مزدوجة.
- 1 085 سكك ضيقة.

من بين مشاريع السكك الحديدية في طور الإنجاز نذكر مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية وإنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية، وبحلول عام 2014 سيصل طول شبكة السكك الحديدية إلى 10515 كلم.

ثالثا: النقل الجوي: طورت الجزائر قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي، إذ أنه سيتم إنفاق ميزانية تقدر بـ 60 مليار دينار (600 مليون أورو) لتحديد أسطول الجوية الجزائرية خلال الفترة 2013-2017. كما ستقتني شبكة الخطوط الجوية الوطنية ثلاث طائرات جديدة بسعة 150 مقعدا وستقوم بتحديد 3 طائرات من نوع بوينغ 767 والمتواجدة حاليا في الخدمة، كما ستتم عملية شراء طائرتي شحن لنقل البضائع، وخلال الموسم الصيفي سجلت الخطوط الجوية الجزائرية معدل نمو إجمالي لحركة المرور قدر بـ 15% و في عام 2011 بلغت إيراداتها 56 مليار دينار، وتمتلك الجزائر 35 مطارا منها 13 دولية، فمطار الجزائر هو الأكثر أهمية حيث يستقطب 6 ملايين مسافر سنويا. الخطوط الجوية الجزائرية هي شركة الطيران الوطنية التي تهيمن على سوق النقل الجوي، الذي سجل منذ افتتاحه للمنافسة 8 شركات خاصة أخرى.

رابعا: النقل البحري: تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، معظم العبارات (السفن العابرة) تعمل على إيصال الركاب إلى الشواطئ الأوروبية، ونقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم، ومعظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري، عبر 11 ميناء تجاري نذكر منها: الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة، أرزيو/ بتيونا، بجاية، مستغانم، غزوات، جيجل، تنس ودلس، أما فيما يتعلق بأعمال ترميم الهياكل الأساسية للموانئ فإن عدد قليل منها استفادة من هاته العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

¹ بحث منشور على موقع، الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، مرجع سبق ذكره.

المطلب الثاني: الاستثمارات الخاصة بالنقل الحضري

يعتبر قطاع النقل الحضري من أهم الوظائف في قطاع الخدمات، ذلك لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري، حيث أن التغيرات الحاصلة في قطاع النقل، تفرض على الدولة مسؤولية التخطيط والتنظيم والعمل على مواكبة التطورات في هذا القطاع.

1- مترو الجزائر: شهدت الجزائر افتتاح مترو الجزائر العاصمة بتاريخ 31 أكتوبر 2012 والذي بلغ طوله 9 كلم و10 محطات، إن هذا الأخير سيجعل من الجزائر أول مدينة في المغرب مجهزة بمترو الأنفاق، وأسندت مهمة تسييره واستغلاله للشركة (RATP) الجزائر وشركة مترو الجزائر العاصمة لمدة 8 سنوات.¹

أطلقت مؤخرا شركة مترو الجزائر العاصمة مناقصة وطنية ودولية لتنفيذ الدراسات الأولية بشأن تمديد الخط رقم 1 لمترو الجزائر العاصمة، كما أطلقت الجزائر مشروع آخر رائد في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 والذي يتمثل في إنشاء مترو وهران.

2- الترامواي: في إطارا لمخطط الخماسي 2010-2014 أطلقت الجزائر مخطط آخر لتنمية وتحديث قطاع النقل الجماعي و النقل الحضري ما بين المدن عبر السكك الحديدية أي التراموي. يعتبر ترامواي الجزائر نظام نقل جماعي يخدم مدينة الجزائر العاصمة، في سنة 2012 شمل 16.2 كلم و28 محطة وسيمتد فيما بعد إلى 23 كلم و38 محطات.

إن ترامواي قسنطينة هو مشروع للنقل الجماعي والذي يخدم مدينة قسنطينة، فهو قيد الإنجاز منذ سنة 2008. أجريت أول الاختبارات التقنية لترامواي قسنطينة في عام 2012 وسيشمل مساره خط يقدر بـ 9 كلم و10 محطات، وترامواي وهران هو مشروع آخر للنقل الجماعي والذي يخدم مدينة وهران إذ شرع في إنجازه في أواخر عام 2008، سيكون أطول تراموي في الوطن على مسافة مقدره بـ 48 كلم، وقد أجريت التجارب التقنية الأولى لترامواي وهران في عام 2012، وستعزز العديد من المدن الجزائرية بالترامواي منها سيدي بلعباس، باتنة، ورقلة، مستغانم، عنابة، سطيف، إذ تم الشروع مؤخرا بالدراسات التقنية لمشاريع التراموي الخاصة بهذه المدن 06 للوطن وكما سيتم إجراء دراسات أخرى متناسبة لمشاريع التراموي المقرر إنجازها في 08 ولايات أخرى.

¹ بحث منشور على موقع، الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، مرجع سبق ذكره.

3- الإستراتيجية القطاعية: تهدف الإستراتيجية القطاعية إلى زيادة عروض وسائل النقل من أجل:

- ✓ تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع؛
 - ✓ تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن و المسافة؛
 - ✓ الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين؛
 - ✓ ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.
- وعلى أساس هذا المنظور حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة لقطاع النقل للفترات (1999-2004، 2005-2009، 2010-2014)، وفي 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.

4- مدارس ومراكز التكوين: هناك 32 مدرسة ومركز تكوين في قطاع النقل نذكر منها:

- ✓ معهد الأرصاد الجوية الهيدرولوجية.
- ✓ مدرسة للتكوين التقني والتعليم البحري - بجاية.
- ✓ المعهد العالي للتكوين السكك الحديدية - الرويبة.
- ✓ المعهد العالي للبحرية - تيارت.
- ✓ المدرسة التقنية للتكوين والتعليم البحري - مستغانم.
- ✓ المدرسة الوطنية لتطبيق التقنيات - وهران.

و تقدر عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار لفترة 2002 - 2012 بـ 28 757 مشروع.

الجدول (1-3) عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار 2002 - 2012

المبلغ: المليون دينار جزائري المليون			
قطاع النشاط	عدد المشاريع	المبلغ	عدد مناصب الشغل
النقل و ملحقات النقل	28 757	700 233	157 940

المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار.

المطلب الثالث:المشاريع المبرمجة في قطاع النقل

قامت الجزائر بعدة استثمارات في قطاع النقل البري، والتي تهدف إلى تطوير شبكة النقل الطرقي وتوسيع شبكة النقل بالسكة الحديدية وعصرنتها، فهي تقوم في مشاريعها الحالية والمستقبلية باستكمال الطرق التي هي قيد الانجاز والاهتمام بالرفع من طول شبكتها فيما يخص النقل بين المدن أو داخل المدن نفسها. ومن أجل الوصول إلى التنمية المستدامة وضعت وزارة الأشغال العمومية مراحل لعمل القطاع كما يلي:¹

أولا:مراحل خطة قطاع الأشغال العمومية:

- المرحلة الأولى: 2005-2010 بناء أول شبكة مهيكلة
- الانطلاق في إنجاز الشبكة المهيكلة الأولى.
 - الطريق السيار شرق-غرب.
 - الطريق الإجتياي السيار الثاني للجزائر العاصمة.
 - الطريق العابر للصحراء.
- الانطلاق في تكييف المنشآت الأساسية مع المقاييس الدولية (تصميم، دراسة وإنجاز)
- إتمام و إنجاز و تطوير المنشآت القاعدية الأساسية.
- الانطلاق في العمليات الأساسية لتحقيق التكامل ما بين وسائل النقل (طريق/سكة حديدية/ مطار/ ميناء).
- المرحلة الثانية: 2010-2015 إنجاز الشبكة المهيكلة الثانية
- الانطلاق في بناء الشبكة المهيكلة الثانية.
 - الطريق السريع للهضاب العليا.
 - الطرق الرابطة السريعة ما بين الطريق السيار والمراكز الحضرية ل 34 ولاية و كذا المطارات و الموانئ.
 - الطرق الرابطة شمال جنوب.
 - التحويل التدريجي للطريق العابر للصحراء إلى طريق سريع.

¹ موقع وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية لسنة 2009، اطلع عليه في: 2016/03/11

- تحسين مستوى شبكة الطرق الموجودة.
- متابعة برنامج تنمية الشبكة المهيكلية الأولى والعمل على المحافظة عليها.
- الانطلاق في أنظمة الاستغلال والعمل برسوم المرور بالطريق السيار.
- التحكم في نظام التنسيق مابين وسائل النقل.
- المرحلة الثالثة: 2015-2020: عصرنة أنظمة التسيير والتنسيق مابين وسائل النقل:
- المحافظة على الشبكتين المهيكلتين الأولى و الثانية.
- عصرنة أنظمة التسيير و الاستغلال.
- تطوير أنظمة التنسيق مابين وسائل النقل.
- المرحلة الرابعة: 2020-2025: بناء الشبكة المهيكلية الثالثة
- الانطلاق في إنجاز الشبكة المهيكلية الثالثة.
- إتمام الهيكلية المحددة في المخطط التوجيهي لأفاق 2025.
- تحضير الشروط للانطلاق في البرنامج المستقبلي المرتقب في آفاق 2050.

ثانيا: استثمارات الجزائر في النقل الطرقي:

يعتبر النقل عبر الطرق من أكثر الوسائل استخداما في الجزائر ولهذا قامت الدولة بوضع عدة برامج مختلفة لتطويره ونذكر منها:

1- البرنامج الخماسي (2005-2009): تبرز الحصيلة الشاملة تسلم 51252 كم من أشغال الطرقات و 1050 جسر بين انجاز وصيانة، وتخص أشغال الطرقات 19975 كم من عمليات التطوير و 31277 كم من عمليات الصيانة، ولقد تم المشروع في انجاز مجموع المشاريع المسجلة وعددها 1439 مشروع.

إن تحسين الطرقات من خلال هذا البرنامج يساهم في تخفيض الازدحام وتدفق حركة المرور من جهة، إلا أنه يعمل من جهة أخرى بسبب تهيئة الطرقات على زيادة استعمال السيارات الشخصية وما ينجم عنها آثار سلبية لا تتوافق مع مفهوم الاستدامة، كما وصلت نسبة تقدم أشغال المقطع الشرقي من الطريق السيار (شرق-غرب) الممتد على مسافة 399 كم إلى نحو 86%، وقد تم تسليم نحو 80% من هذا المقطع لحركة المرور منها 38 كم ببرج بوعريريج، 25 كم سطيف و 16 كم بميلة.

وكذلك فضلا عن الطريق السيار (شرق-غرب) والطريق السيار الجانبي الثاني للجزائر العاصمة يشمل البرنامج مشاريع مهيكلية أخرى منها:

- الطريق السيار الجانبي الثالث بطول 150 كم ويربط هذا الخط بين ولايتي تيبازة، بومرداس وبرج منايل.
- الطريق السيار الجانبي الرابع حيث هذا المشروع يمتد على طول 300 كم، وسيعبر خمس ولايات (عين الدفلى، المدية، البويرة، المسيلة وبرج بوعريبيج) كم سيصل خميس مليانة ببرج بوعريبيج. يسمح كل من الطريق السيار الجانبي الثالث والرابع الربط بين الولايات، مما يفتح المجال للاقتصاد بالتطور والازدهار في المناطق المعزولة، ومن ناحية أخرى يحل مشكلة الازدحام، حيث يتحول جزء من مستعملي الطرق إلى هذا الطريق مما ينعكس على زيادة معدلات استخدام السيارة.
- الطريق السيار الجانبي للهضاب العليا حيث يندرج انجاز الطريق السيار الجانبي للهضاب العليا الممتد على طول 1300 كم في إطار التوجهات الرئيسية للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم والمخطط المدير للطرق والطرق السيارة (2005-2025) فيما يخص الهضاب العليا.
- هذا المرفق الذي سينجز على محور تبادل شرق-غرب من الحدود الغربية إلى الحدود الشرقية سيحقق الربط بين الشريعة وتبسة وبئر العاتر وسيمر عبر ولايات سعيدة وتيارت والبيض والأغواط والمسيلة وبسكرة وباتنة وأم البواقي وخنشلة، حيث يسمح الطريق الجانبي للهضاب العليا بالربط بين شرق وغرب البلاد، مما يساهم في زيادة حركة المرور.
- الطريق السيار الداخلي لجيجل حيث سيربط هذا المشروع ميناء جنجن بالطريق السيار شرق-غرب على طول 100 كم.
- الطريق السيار الداخلي لبجاية حيث سيصل هذا الخط الجديد على طول 100 كم القطب الاقتصادي لبجاية (الميناء والمطار...) بالطريق السيار شرق-غرب.
- يسمح كل من الطريق السيار الداخلي لجيجل والطريق السيار الداخلي لبجاية بتسهيل حركة وانتقال الأفراد والبضائع وذلك لربط الأقطاب الاقتصادية بالطريق مما يساهم في تنمية الولايتين.
- الطريق السريع (بوسماعيل-شرشال) حيث سيسمح هذا الخط وطوله 65 كم بربط سريع بين مازافران وشرشال الذي أضحي ضروريا بالنظر للاكتظاظ الذي يميز الطريق الوطني رقم 11 لاسيما خلال الفترة الصيفية، كما سيسمح لولاية تيبازة بالتزود بمرفق يربطها بالطريق السيار شرق-غرب وضمن الربط بين ولايات الجزائر العاصمة والبليدة والشلف وعين الدفلى.
- إن هذا الطريق السيار يساهم في تسهيل الحركية والربط بين جهات الوطن مما يساعد في عملية التنمية.

- الطريق العابر للصحراء حيث استفاد هذا الخط في إطار مختلف البرامج من عدة عمليات تطوير وتنمية قدراته من خلال تحويله إلى محور طرقي في جزئه الشمالي بين البليدة والأغواط على طول 320 كم من خلال تأهيله واستكمال الأشغال في جزئه الجنوبي.

إن هذا الطريق يربط الجزائر مع دول الساحل مما يسهل لهذه الدول الوصول إلى موانئ الجزائر، وهذا يساهم في تنمية التجارة الخارجية للبلاد.

2- البرنامج الخماسي للتنمية (2010-2014) الذي تموله الدولة ميزانية شاملة بقيمة 6.447 مليار دج لتطوير المنشآت القاعدية، حيث يوجه أكثر من 3.100 مليار دينار منها للأشغال العمومية من أجل إتمام شبكة الطريق السيار شرق-غرب واستكمال ربطها ب 830 كم من الطرق، وازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كم، وإنجاز أكثر من 2500 كم من الطرق الجديدة وتحديث وإعادة تأهيل أكثر من 8000 كم من الطرق، كما تضمن البرنامج الخماسي (2010-2014) فيما يخص تجهيز الطريق السيار (شرق-غرب) إنجاز 42 محطة خدمات و 76 محطة راحة، كما سيزود الطريق ب 22 مركزا للدرك الوطني و 22 مركزا للحماية المدنية وأيضا إنجاز 70 محولا.

إن من المتوقع للبرنامج الخماسي 2010-2014 هو التكفل بالتنمية المستدامة للبلاد، حيث أنه يساهم في فك العزلة وتحسين أمن الطرقات¹.

ثالثا: استثمارات الجزائر في السكة الحديدية:

تهدف الاستثمارات التي استفاد منها قطاع النقل بالسكك الحديدية إلى تقليص الضغط المسجل على شبكة الطرق وتحسين الخدمة العمومية، وذلك للتخفيف من حدة آثار تلوث الجو وأخطار حوادث المرور عبر الطرق، حيث تقدر الحصة السوقية الحالية لسكة الحديد ب 10% من سوق النقل في الجزائر، لكن من المتوقع مع مواصلة الجهود المقدمة أن تصل إلى 30% سنة 2015 ومن بين المشاريع مايلي:

- تم استلام 455 كم من خطوط السكة الحديدية خلال عام 2009 تتمثل في: خط سطيف/برج بوعرييج، خط برج بوعرييج/ المسيلة، خط عين التوتة/المسيلة، خط تبسة/عين مليلة، خط واد السمار/جسر قسنطينة، بالإضافة إلى 865 كم من الخطوط خلال 2010 وتتمثل في الخط الرابط بين ليلال والمحمدية، خط القرزي ببسكرة واسطيل والذي تم تحديثه، كما تم تحديث خط أسطيل/تقرت،

¹ حليلة بن عبد العزيز، واقع ومستقبل النقل المستدام في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الاقتصاد وتسيير الخدمات، جامعة باتنة، الجزائر، 2011، ص ص 60-66.

وأيضاً تحديث خط المحمدية/بشار على مسافة 580 كم عبر ثلاثة محاور بدءاً من سيدي بلعباس مروراً بالنعامة إلى غاية بشار، وتكلفته 90 مليار دينار، وهو أكبر مشروع بالوطن أسند لعدة مؤسسات وطنية وأجنبية، يهدف لنقل 650000 مسافر سنوياً وشحن 750000 طن من البضائع سنوياً.

إن هذه المشاريع المنجزة تهدف الدولة من خلالها إلى تغطية البلاد بشبكة السكك الحديدية وتحسين خدمات النقل، مما يساهم في تقليص التلوث عن طريق تراجع الاعتماد على الشاحنات في نقل البضائع، بالإضافة إلى حل مشكلة ازدحام السير على الطرقات.

ويوجد 48 مشروع في طور الدراسة يتمثل في 5866 كم من الطرق السككية الجديدة، كما تم الشروع في التجسيد الفعلي لاستثمارات ورشات الصيانة الجديدة بخروبة، سيدي بلعباس، المحمدية، الرويبة، سيدي مبروك.

وفيما يخص البرنامج الخماسي لسنة 2010-2014 تم إنجاز شبكة جديدة يبلغ طولها 6 آلاف كم خاصة في الهضاب العليا والمناطق الجنوبية¹، ويتعلق الأمر بخط بشار/ أدرار على مسافة 700 كم وبشار/ تندوف على مسافة 900 كم وذلك في إطار توسيع شبكة السكك الحديدية الوطنية والجهوية.

وسيساهم إنجاز خط بشار/ تندوف في تنمية النقل بالسكك الحديدية ما بين هاتين الولايتين من جنوب البلاد، ويندرج هذا المشروع أيضاً في إطار استغلال منجم الحديد لغار جبيلات بولاية تندوف، وكذلك توجد أشغال إنجاز خط للسكة الحديدية الأغواط حاسي مسعود عبر غرداية و ورقلة وكذا خط الوادي سطيل بالإضافة إلى إطلاق دراسة إنجاز خط عين صالح تمراست².

¹ http://sawt-alahrar.net/ara/pdf_archive/archive_pdf_2010-2009-2008/archives_pdf_2012/index.1.html

² مقال منشور في موقع جريدة البلاد اطلع عليه في 20/04/2016. <http://www.elbilad.net>

المبحث الثاني: تقديم مديرية النقل لولاية تيارت

مديرية النقل لولاية تيارت هي ككل المديرية الموجودة في الولايات، والتي تتكون من عدة مصالح ذات الوظائف المختلفة و تضبطها قرارات و قوانين متخصصة لتسيير المهام المخولة إليها.

المطلب الأول : التعريف بمديرية النقل لولاية تيارت

تقع مديرية النقل لولاية تيارت بحي الرحمة بجانب المقر الولائي للشرطة تم افتتاح مقرها الجديد سنة 2006 وهي تختص أساسا بتنظيم مختلف أنماط النقل داخل الولاية.

أولا- تعريف مديرية النقل بتيارت :

تأسست مديرية النقل سنة 1985 ، حيث كانت مهيكلة كمصلحة تابعة لمصلحة الهياكل الأساسية وأصبحت كمديرية النقل بعد المرسوم التنفيذي رقم : 381/90 المؤرخ في : 1990/11/24 المتضمن تنظيم وإدارة مديريات النقل الولائية تضم مصلحتين هما مصلحة النقل البري وبدورها تضم مكتب النقل البري ، وكذا مصلحة الطيران المدني والرصد الجوي التي تضم بدورها مكتب الرصد الجوي.

المطلب الثاني: مصالح وأقسام مديرية النقل لولاية تيارت

تتكون مديرية النقل لولاية تيارت من عدة مصالح مختلفة تسهر على تنظيم قطاع النقل داخل الولاية وفي ما يلي نلخص هذه المصالح مع ذكر مهامها:

1)- مكتب الأمانة:

تعتبر الوسيط الأول بين هاته المصالح ودورها ينحصر في مساعدة المدير على تنظيم يومياته ومذكراته ونستطيع أن نعطي بعض المهام لهذا المكتب :¹

- العمل على راحة المدير وتنظيم زياراته وانشغالات المواطن وذلك يومي الأحد والأربعاء تسجل الصادر والوارد لمكتب المدير وباقي المصالح مع السرية التامة وهذا بحفظ الوثائق وتقديمها عند الضرورة.
- الرد على المراسلات الخاصة بالمدير .
- الإجابة على كل المكالمات والرد عليها إن اقتضى الأمر.
- مساعدة المدير في بعض مهامه .

2)- مصلحة النقل البري:

إذ يسمح لأي شخص أو مؤسسة تملك مركبة أو حظيرة قابلة لمزاولة النشاط بعد موافقة مهندس المناجم وكذا التسجيل في السجل التجاري والخاص بالنقل العمومي للبضائع.

1)مكتب النقل البري للمسافرين:

ويهتم هذا المكتب بنقل البري للمسافرين سواء عن طريق الحافلات أو سيارات الأجرة ويتكون من ما يلي:

- فرع سيارات الأجرة :

يديره مساعد إداري رئيسي الذي يشرف على تنظيمه وذلك بعرض كل الرخص العاملة والمتوقفة وهذا بكل بلدية ضمن المخطط المعلق بالمكتب قصد تسهيل عملية كراء رخصة المجاهدين لاستغلال نشاط

¹ المرسوم التنفيذي رقم: 381/90 المؤرخ في: 1990/11/24 المتضمن تنظيم و إدارة مديريات النقل، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، 1991/05/30.

سيارة أجرة أو نقل حظري بواسطة سيارات الأجرة ، كما يقوم بتنظيم إحصاء الملفات من أجل امتحانات الانتقاء للذين يردون العمل في هذا النشاط. (انظر الملحقين رقم 3-5)

- فرع المنازعات والتحقيقات الإدارية:

يديره مساعد إداري، من مهامه المنازعات بين سائقي سيارات الأجرة وكذا متعاملي النقل العمومي للمسافرين والبت في الشكاوي المقدمة من طرف المواطنين ضد سائقي سيارات الأجرة ومحاضر القادمة من الأمن أو الدرك الوطني أو لجنة التفتيش التابعة لمديرية النقل لتحال على اللجنة الولائية لمخالفتي قانون سيارات الأجرة التي تنعقد كل ثلاثة أشهر بالإضافة إلى اللجنة الولائية لمخالفتي قانون النقل البري التي تنعقد كل شهر بعد تلقيها محاضر من الأمن أو الدرك الوطني أو لجنة التفتيش التابعة لمديرية النقل، وبعد البث في الشكاوي وهذا بعد استدعاء المعنيين للمثول أمام اللجنة وفي حالة الغياب الغير المبرر بثلاثة مرات تصدر في الأخير العقوبة ضمن محضر جلسة القرار الولائي يمضي من قبل الكاتب العام، ليحال إلى الأمن والدرك الوطني لتنفيذ القرار .

- فرع نقل المسافرين :

يديره تقني سامي في النقل البري مع عون مكتب بحيث يشارك في إعداد مخطط النقل لكل سنة هذا الأخير الذي يوضح كل الخطوط، هي مرقمة وستتعرف لفحو هذا الترقيم في السطور الباقية كما يقوم بتسليم رخصة النقل (الحضري الجماعي ونقل المسافرين ما بين البلديات والنقل الريفي ونقل العمال، نقل المرضى ونقل المدرسي ورخص النقل بين الولايات وهذا بعد الموافقة من طرف وزارة النقل) ، ثم يوضح مخطط معلق بالمكتب قائمة كل متعاملي بالإضافة إلى تسليم الرخص الاستثنائية داخل الولاية، أما خارجها بعد موافقة الوزارة، كما نسجل أن هذا النشاط مسموح للقطاعين الخاص والعام، إلا أنه القطاع العام يتركز نشاطه على النقل المدرسي ونقل العمال. (انظر الملحق رقم 2).

(ب) - مكتب النقل البري للبضائع:

ويتمثل دوره الأساسي في تقديم الرخص الخاصة بنقل البضائع للشاحنات بجميع أصنافها حيث يسهر على هذا المكتب ثلاثة أعوان ورئيس المكتب. (انظر الملحق رقم 4)

ج- مكتب حركة المرور وأمن الطرقات :

يديره مساعد إداري ويقوم بتنظيم دورات الامتحانات لرخصة السياقة للمتشحين الراغبين في الحصول على رخص السياقة بجميع أصنافها (أ- ب- ج- د-) وهذا تحت إدارة رئيس مكتب وثلاث ممتحنين يقوم بإجراء الامتحانات عبر مختلف مراكز داخل تراب الولاية وهذا بعد تقديم القائمة الاسمية للمتشحين لكل مدرسة تعليم السياقة ، ونظرا لأهمية هذا المكتب في الوقاية من حوادث المرور فإنه في كل سنة يقوم بالحملة الإعلامية للوقاية من حوادث المرور من أجل تذكير السائقين وتوعية الراجلين عن الخطر المترتب بهم خاصة الأطفال الذين يعتبرون الضحية الأولى وهذا بعد تحضير وتشاور بين أعضاء لجنة حركة المرور .

3) مكتب إدارة الوسائل:

يتفرغ من هذا المكتب الى (مكتب المستخدمين، و الميزانية و المحاسبة و مكتب الإعلام الآلي):

- مكتب المستخدمين وإدارة الوسائل :

يتكفل مكتب المستخدمين في تسيير ملفات المستخدمين ، من ترقية و ترسيمات ومراقبة الموظفين حسب القوانين السارية المفعول حسب القانون الأساسية الخاص بالنقل .

- مكتب الميزانية والمحاسبة :

مهمة مكتب الميزانية والمحاسبة تتمثل في توزيع الإعتمادات الممنوحة من طرف الدولة حسب الفصول والمواد المفتوحة في الميزانية هذه الخطوة الأولى في بداية كل سنة مالية من أبرز مسؤولية مكتب المحاسبة هو التسيير الحسن لأجور العمال في أوقاتها المحددة في كل شهر مع دفع العلاوات والمنحة الدورية والفردية حسب صنف كل عامل وله علاقة وطيدة بمكتب المستخدمين.

- مكتب الإعلام الآلي:

نجد أن هذا المكتب يتكفل بتسجيل كل هاته المعلومات التي يريد كل مكتب حفظها واستخراجها عند الحاجة ، فلذا نستطيع القول أن جهاز الإعلام الآلي الذاكرة الحافظة لكل الوثائق والمعلومات كما أنه سهل من طبيعة العامل لجميع المصالح أي أنه يخفف من الضغوطات عنها حيث يصبح مبسط.

4- مصلحة الطيران المدني والرصد الجوي:

تضم هذه المصلحة مكتبين تعود مهمتهما الأساسية في ما يلي:

1- مكتب الطيران المدني:

- السهر على احترام الملحقات الخاصة بالنقل الجوي والأرصاء الجوية.
- المشاركة في لجان تسيير النقل الجوي بالولاية.
- المشاركة في إعداد المخططات ومشاريع تكوين الهياكل الخاصة بالطيران والمنشآت الخاصة بالمطار.
- تفتيش حالة المنشآت التقنية والتجارية بالمطارات.
- تمهيط ومراقبة سير مراكز الطيران الخفيف.

2- مكتب الرصد الجوي:

- مراقبة سير المنشآت الأرصاد الجوية.
- جرد احتياجات المشتغلين في مجال الإعلام والأرصاد الجوية.
- المشاركة في تحديد كيفية وضع المعلومات الخاصة في الأرصاد الجوية تحت تصرف المرافقين
- المشاركة في مشاريع تطور محطات مراكز الأرصاد الجوية.
- جمع واستغلال الإحصائيات المتعلقة بالنقل الجوي والأرصاد الجوية و اقتراح كل التدابير التي ترمي إلى تحسين استغلال نشاطاتها.
- إعداد تقارير دورية عن وضعية النقل الجوي والأرصاد الجوية.

المطلب الثالث: مهام مديرية النقل

جاء تنظيم النقل مثله مثل جميع القطاعات الأخرى على المستوى الجهوي ليسمح بتنفيذ سياسة الدولة في مجال تسيير أكثر مرونة لنشاطات هذا القطاع، وبالتالي خلق نظام التسيير اللامركزي، ومنه تم إنشاء على المستوى المحلي مديرية النقل حيث تلعب دور السلطة المنظمة وتباشر مهامها طبقا للمرسوم التنفيذي، الذي حدد مهامها كالتالي:¹

- تسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل و بالأرصاء الجوية.
 - تنسق تنظيم مختلف أنماط النقل و تنفيذه و تراقبه.
 - تطبق تدابير الوقاية و السلامة في الطرق.
 - تعد فهرس أنشطة النقل البري و تضبطه باستمرار.
 - تسلم مستندات النقل و رخصة و شهادات الكفاءة المهنية.
 - تطبق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم قيادة السيارات و مراقبته.
 - تنشط و تنظم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري و الأجهزة المكلفة برخص سيارات الأجرة.
 - تنظم امتحانات رخص القيادة.
 - تسلم رخص كل عملية تتعلق بالعمل الجوي و مستندات الملاحة الجوية.
 - تنشط الأعمال المرتبطة بالتكوين التمهيدي في مجال الطيران.
 - تسهر على حسن سير شبكة الأرصاد الجوية المقامة في الولاية.
 - تجمع الإحصاءات المتعلقة بمجال النقل و حوادث المرور و تستغلها.
- وفي الواقع فإن مديرية النقل الولائية يرتبط دورها فقط من ناحية التبليغ بالقرارات الولائية، والوزارة الوصية، أي أن دورها أصبح محدود جدا ودون فعالية في اتخاذ القرارات والمساهمة في مخططات النقل الولائية والوطنية وحتى فيما يخص الاستثمارات فهي غائبة، فمديرية النقل يعود لها فقط التنظيم المحلي للنقل بالتنسيق مع خدمات الولاية والبلدية.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 24 نوفمبر 1990، المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات و عملها.

المبحث الثالث: واقع النقل في ولاية تيارت

يعتبر نشاط النقل الجماعي داخل الوسط الحضري أحد الخدمات العمومية الحيوية التي لا يمكن الاستغناء عنها نظرا لحاجة مختلف طبقات المجتمع لها فهو مكمل للعديد من النشاطات الأخرى لمختلف الميادين، ويقصد به توفير مركبات مهيأة ومصممة لاستقبال الأشخاص والتكفل بنقلهم من مكان إلى آخر معلوم بمقابل يتمثل في شراء تذكرة أو بطاقة اشتراك وذلك عبر مسالك معينة وفي أوقات محددة، إذن فإن تطور المجتمع يتوقف على مدى كفاءة وفعالية نظام النقل الجماعي وذلك عند قيامه بالمهام المنوطة به ودرجة تحقيقه للأهداف والغايات الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية المنشودة منه.

المطلب الأول: النقل البري للمسافرين بالحافلات

الحافلات هي مركبة مصممة لنقل الأشخاص داخل المناطق الحضرية، تسير بسرعة منخفضة نسبيا (لا تزيد عن 50 كلم/سا) عبر مسالك تتخللها مواقف متقاربة، مزودة بتجهيزات داخلية خاصة تتيح للركاب التحرك داخلها بحرية وسهولة، ولا تحتوي إلا على عدد قليل من المقاعد، لتسع عددا أكبر من الركاب الواقفين¹. وفي الجزائر فإن الحافلات الحضرية هي الوسيلة الأكثر استعمالا من قبل شريحة واسعة من المجتمع على مستوى ولايات الوطن، فهي تربط بين مختلف أحياء المدينة ويجب أن تخضع لتنظيمات معينة من التوقيت، الخطوط، المواقف وفق خدمة النقل العمومي، ففي مدينة تيارت تتكون حظيرة النقل الجماعي بواسطة الحافلات الحضرية من 183 حافلة، تتوزع حسب طبيعة الملكية، فنجد المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة تيارت E.T.T تملك 30 حافلة، وتشغل 7 خطوط وهي الخط 24، 26، 27، 28، 29، 30، 32، أما المتعاملون الخواص فيملكون 153 حافلة وتشغل 11 خطوط موزعة 01، 02، 03، 04، 05، 10، C، 11، 14، 15، 13، و 926 خطا ما بين البلديات المجاورة لولاية تيارت يشتغلها الخواص فقط.

¹ الهاشمي بوطالي، السلامة والأمان في النقل الجماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية مركز الدراسات والبحوث، ص5، متاح على الموقع

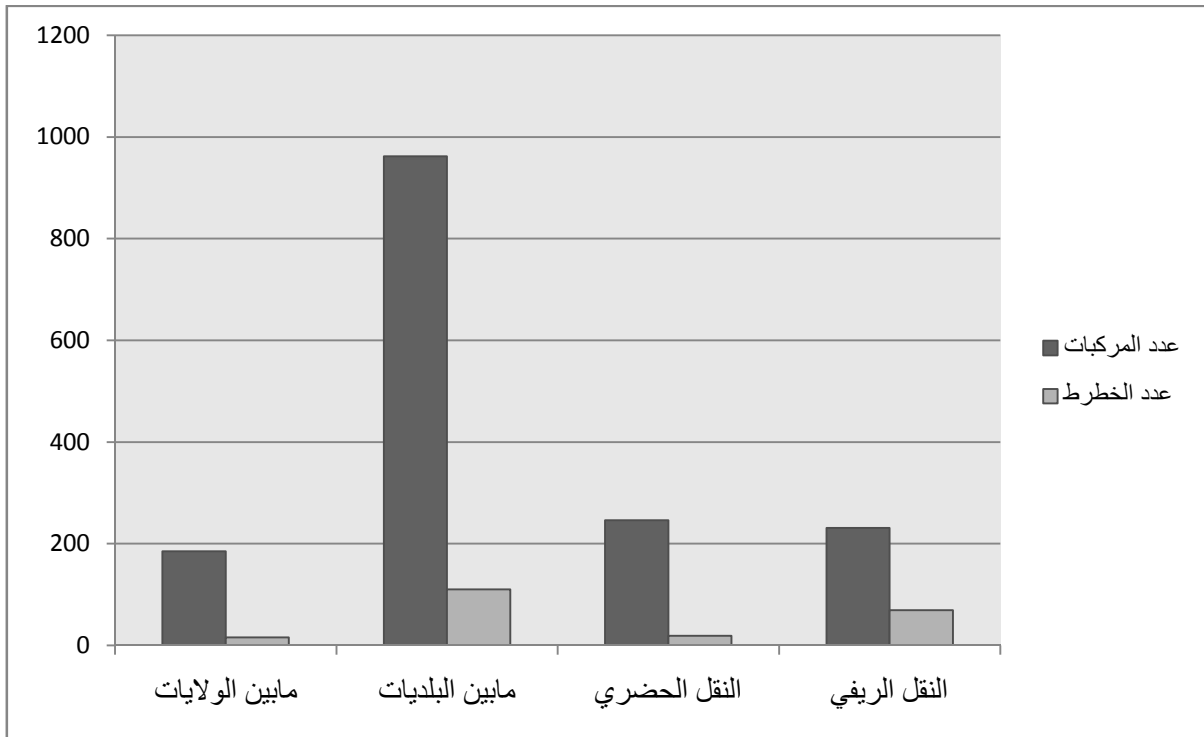
بتاريخ 15/04/2016: www.kau.edu.sa/Files/0000714/Files/28659_hashemi.pdf

الجدول (2-3): شبكة النقل بالحافلات في ولاية تيارت

المجموع	النقل الريفي	النقل الحضري	ما بين البلديات	ما بين الولايات	
1588	231	246	926	185	عدد المركبات
213	69	18	110	16	عدد الخطوط

المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت.

الشكل (2-3): شبكة توزيع النقل بالحافلات في ولاية تيارت



المصدر: من إعداد الطالب باعتماد على المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيارت.

نلاحظ من الجدول العدد الكبير من الحافلات المخصصة للنقل بين البلديات والذي يبلغ 926 حافلة وهذا بسبب العدد الكبير للبلديات في ولاية تيارت وكذا تركز كل الإدارات في المدينة مما يخلق الازدحام داخل المدينة.

ورغم أن عدد الحافلات كافي من الناحية الطاقة التحميلية بالنسبة لعدد السكان إلا أنهم يشتكون من الاكتظاظ ومعدل مشغولية مرتفع للحافلات وخاصة أوقات الذروة المسائية، وهذا أدى في الكثير من الأحيان في انتشار ظاهرة النقل الغير رسمي واستغلال المواطنين في جانب الأسعار بسبب غياب الرقابة من جهة وحاجة الأفراد للتنقل من جهة أخرى.

2- ملكية الناقلين للحافلات لكل قطاع :

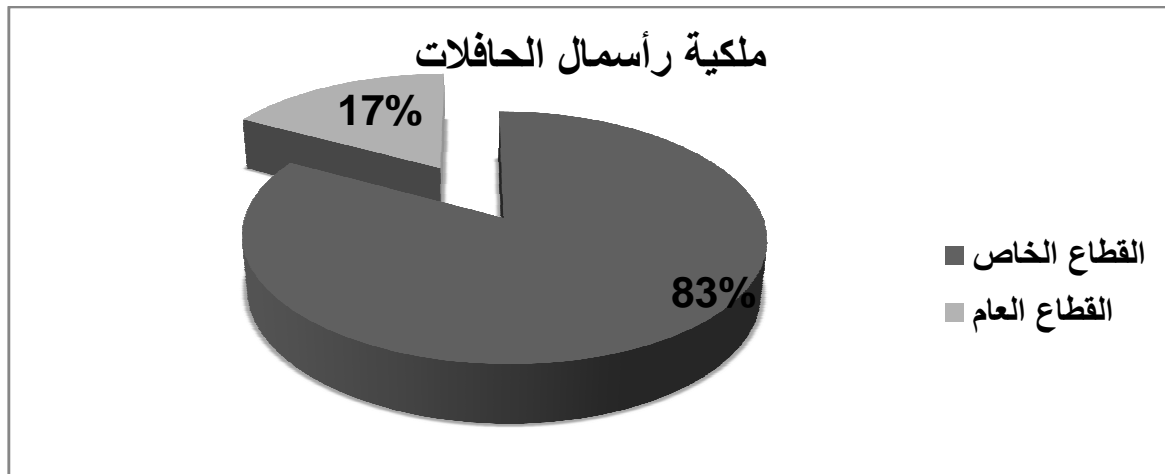
تنقسم ملكية وسائل النقل بين القطاع العام والقطاع الخاص، حيث يبقى تدخل الدولة محدود خاصة في مجال النقل البري لتبنيها سياسات تشجيع الاستثمار في هذا المجال بصفة عامة والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول (3-3): ملكية الناقلين للحافلات لكل قطاع بولاية تيارت

عدد الحافلات	القطاع العام	القطاع الخاص
حافلة واحدة	00	150
من 2 الى 5 حافلات	00	03
أكثر من 5 حافلات	30	00
المجموع الكلي للحافلات		183

المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت.

الشكل رقم(3-3): ملكية رأسمال الحافلات



المصدر: من إعداد الطالب باعتماد على المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيارت.

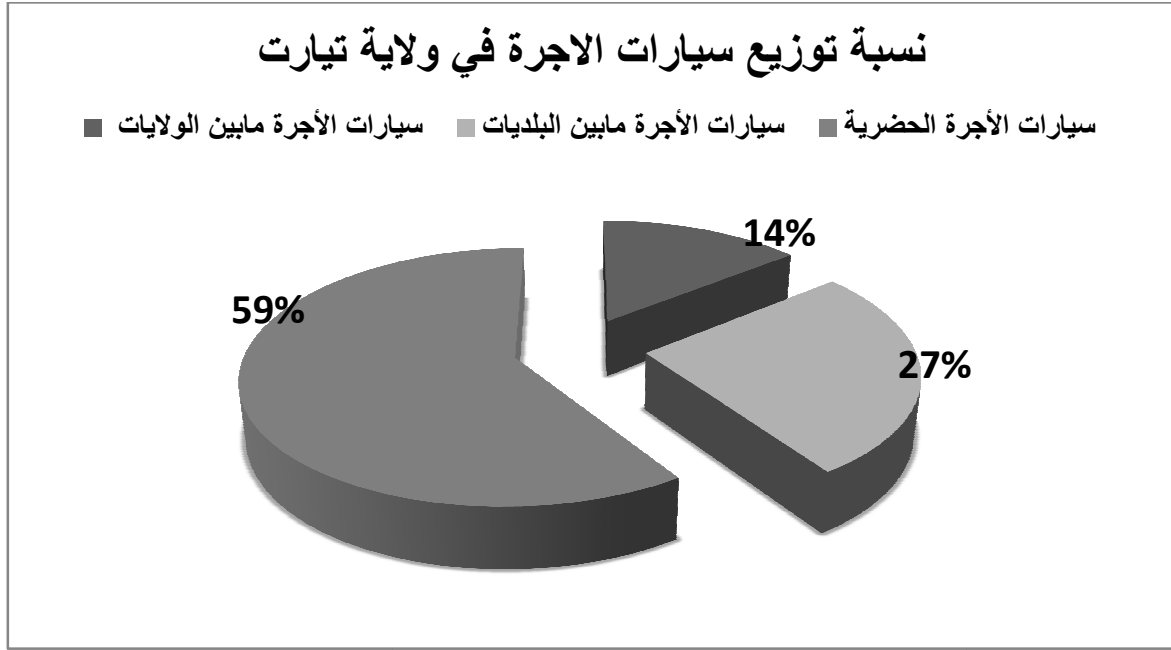
من خلال هذا الجدول يتبين لنا أهمية الناقلين الخواص في ولاية تيارت حيث يوفر 83% من مجموع الحافلات المتوفرة في تيارت وهذا بالنسبة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والتي توفر 17% من إجمالي الحافلات، وهذا راجع لخصوصية النقل الحضري والتي سمحت للخواص بالتزايد باستمرار لاسيما فيما يتعلق بحافلات النقل الجماعي وبالرغم من محدودية وحدة النقل للمؤسسة العمومية للنقل الحضري إلا أنها تملك حظيرة توقف و ورشة صيانة جيدة وهذا ما لا نجد في الناقلين الخواص.

المطلب الثاني:نقل المسافرين بسيارات الأجرة

سيارة الأجرة الحضرية الرسمية هي نوع من سيارات الأجرة الجماعية وهي كثيرة الاستعمال بالبلدان العربية، تنقل الركاب بين أحياء المدن لاسيما أطرافها حيث لا تصل وسائل النقل الجماعي الأخرى. وفي مدينة تيارت يشغل سيارات الأجرة الرسمية عدد هائل من المتعاملين للنقل الحضري، والذين منحت لهم تراخيص لاستغلال هذا العمل، لكن توجد نقائص وهذا لتواجد سيارات أجرة حضرية في أحياء دون أحياء أخرى، كما لا يتم استخدام العداد في تحديد التسعيرة كما يفرضه التنظيم المتبع، بل هي تسعيرة جزافية حيث تقدر ب 80 دج سواء كان نقل جماعي أو فردي بعدما كانت تقدر ب 50 دج وكذلك من الملاحظ عليه لحركة مرور النقل بمدينة تيارت ليلاً أنها تقل بشكل كبير لأن عرض النقل قليل جدا وهذا راجع لعدم وجود ناقلين بالحافلات بعد الساعة 7:30 ليلاً، مما فتح المجال أمام المنافسين لا قانونيين (سيارات غير قانونية) في كل الأحياء وفي كل الأوقات وبوسائل جديدة فيلجأ المواطن إلى هذا النوع من النقل لتلبية طلبه للتنقل نحو الاتجاه الذي يريد والمكان الذي يقصده وهذا ما جعل أصحاب النقل الغير الرسمي يحتكرون هذه الأحياء ويكسبون ثقة الزبائن.

وتتكون الحظيرة العامة لسيارات الأجرة في ولاية تيارت من 2943 سيارة حيث تتوزع في المناطق الحضرية وما بين الولايات والبلديات، وتم في السنوات الخمسة الأخيرة انتشار شركات سيارات الأجرة حيث تم خلق 18 شركة منها 16 تنشط في مدينة تيارت و 1 في فرندة و 1 في السوقر ويبلغ عدد السيارات التابعة لهذه الشركات هو 215 سيارة وهو ما يبرز توجه بعض المستثمرين نحو الاستثمار في هذا القطاع وتطويره للقضاء على العجز المسجل في هذا المجال.والشكل التالي يوضح ذلك:

الشكل (3-4): توزيع سيارات الأجرة حسب كل منطقة.



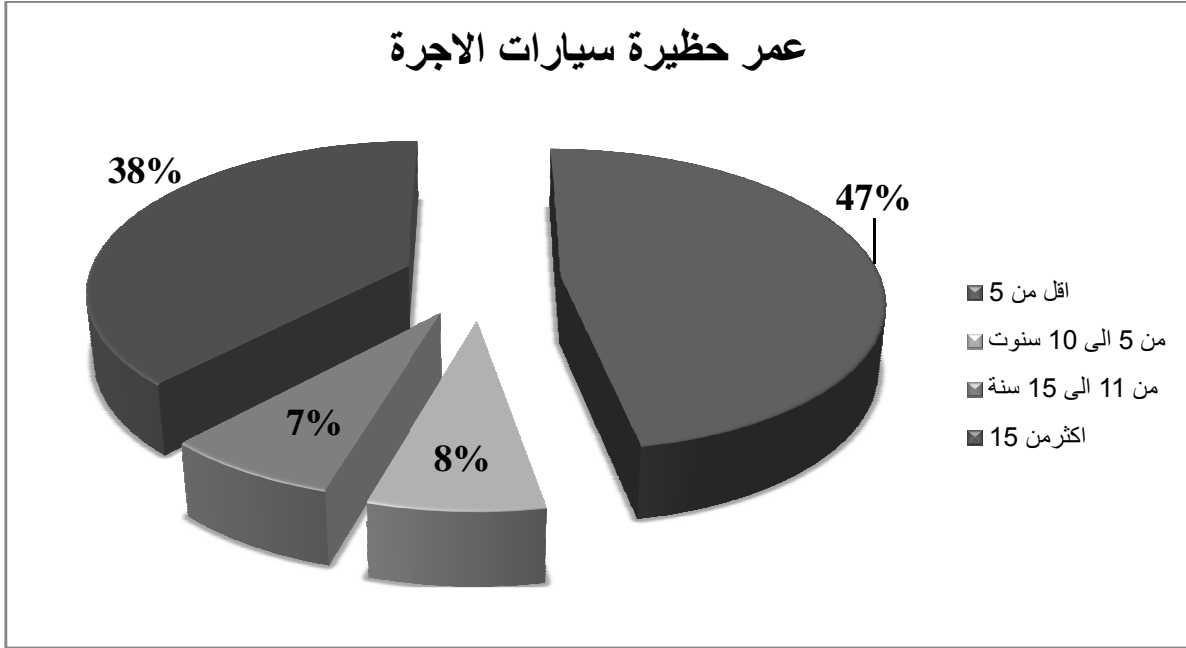
المصدر: من إعداد الطالب باعتماد على المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيارت.

الجدول (3-4): عمر حظيرة سيارات الأجرة بولاية تيارت

السن	اقل من 5	من 5 إلى 10 سنوات	من 10 إلى 15	أكثر من 15 سنة	المجموع
سيارة فردية	1137	0	148	463	1748
سيارة جماعية حضرية	0	0	0	0	0
سيارة جماعية ما بين المناطق الحضرية	140	106	15	516	777
سيارة جماعية ما بين الولايات	110	112	55	141	418
المجموع	1387	218	218	1120	2943

المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت.

الشكل(5-3):عمر حظيرة سيارات الأجرة في ولاية تيارت



المصدر: من إعداد الطالب باعتماد على المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيارت.

يبين الجدول أن عمر الحظيرة يتميز نوعا ما بالحدائثة حيث يبلغ عدد السيارات الأقل من 5 سنوات ب1378 ولكن هذا العدد لا ينفي قدم بعض السيارات المستعملة والتي بلغ عددها 1120 سيارة وهذا ما يتعين على الدولة أن تخفض من عددها ومساعدة مالكيها في تحديث سياراتهم عن طريق مجموعة من البرامج والتي من شأنها أن تخفض عدد الحوادث اليومية والتي قد تسببها الأعطال التقنية للسيارات، وكذا تطوير وتحسين الخدمة المقدمة للأفراد.

الجدول (5-3): عدد الرخص المستغلة والغير مستغلة بولاية تيارت

السنة	عدد الرخص الممنوحة	عدد الرخص المستغلة	النسبة	عدد الرخص الغير مستغلة	النسبة
حتى 2015	4088	2943	71%	1145	29%

المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت.

يتبين من الجدول أن الرخص المستغلة تمثل نسبة 71 بالمائة بينما عدد الرخص الغير مستغلة فهي تمثل نسبة 29 بالمائة، وتتعدد الأسباب حول عدم الاستغلال للرخص نذكر منها ارتفاع تسعيرة النقل وبالتالي انخفاض الطلب على سيارات الأجرة، سوء استغلال الرخص من طرف الأشخاص والمنافسة القوية من طرف الناقل الغير رسمي .

المطلب الثالث: واقع نقل البضائع في ولاية تيارت

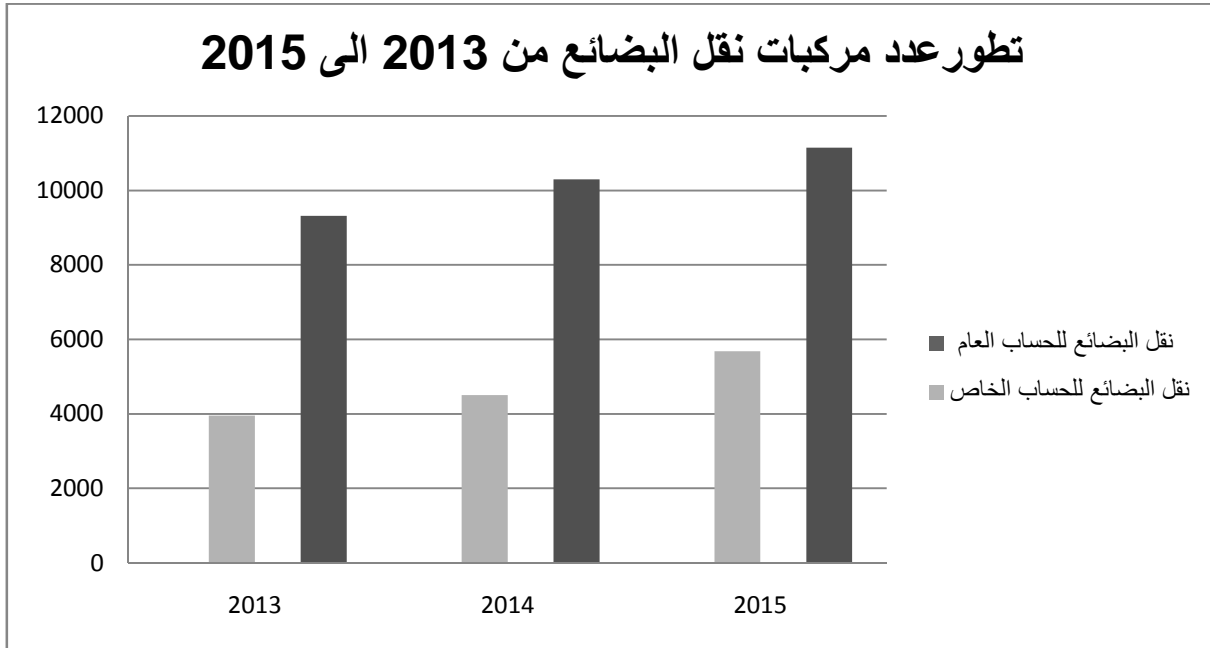
قد تتمثل عملية نقل البضائع في نقل منتج مكتمل الصنع نهائي إلى متجر لعرضه على الزبائن، أو نقل مواد خام إلى مواقع الإنشاءات، أو نقل النفايات إلى مواقع الدفن المخصصة لها، أو نقل الوقود إلى محطات التوزيع، أو خدمات البريد السريع أو غير ذلك من الأنشطة المتعددة الأخرى. وتتكون حظيرة نقل البضائع بولاية تيارت من 10903 مركبة للنقل الخاص والعام يمثلها 16831 متعامل حيث تنشط داخل الولاية وخارجها.

الجدول (6-3): عدد المركبات والمتعاملين من 2013 إلى 2015.

المجموع		نقل البضائع للحساب الخاص		نقل البضائع للحساب العام		السنوات
مجموع المركبات	مجموع المتعاملين	عدد المركبات	عدد المتعاملين	عدد المركبات	عدد المتعاملين	
9180	13265	9314	6195	3951	2985	2013
9886	14803	10297	6482	4506	3404	2014
10903	16831	11147	6754	5684	4149	2015

المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت.

الشكل (6-3): تطور عدد المركبات والمتعاملين لنقل البضائع خلال الفترة 2013-2015.



المصدر: من إعداد الطالب باعتماد على المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيارت.

يلاحظ ازدياد متواصل لعدد المتعاملين لنقل البضائع عبر الطرق، فبالنسبة للنقل العمومي للبضائع تقدر الزيادة بـ 38%، للقطاع الخاص (1164 متعامل جديد) وهذا دليل على سرعة تأقلم القطاع الخاص مع متطلبات السوق.

بالنسبة للنقل للحساب الخاص فنسبة التزايد ظاهرة حيث أن نسبة الزيادة تفوق 09% يعود الفضل فيها إلى زيادة عدد متعاملي القطاع العام، وتعود زيادة متعاملي القطاع العام للنقل للحساب الخاص إلى زيادة طلبه على نقل البضائع التي يحتاجها نشاطه ، وظف إلى ذلك عدم وجود خدمة عمومية جيدة لنقل البضائع تسائر نمط نشاطه .

كما نلاحظ أيضا التغير في عدد المركبات حيث ارتفع عدد المركبات من 9180 سنة 2013 إلى 10903 سنة 2015، ويرجع هذا الارتفاع أساسا إلى مجموعة الإجراءات المتخذة من طرف الدولة في مجال استثمار وتدعيم الاستثمار عن طريق مجموعة من الآليات والبرامج المختلفة والتي تكون موجهة بالأساس إلى الشباب من اجل تجسيد مشاريعهم المتنوعة.

مثل: ¹ ANSEJ وANGEM وANDI وغيرها مما أدى ذلك إلى زيادة عدد المركبات الخاص بنقل البضائع والسلع على مختلف المسافات، حيث تم توقيف منح رخص نقل البضائع في السداسي الثاني 2015 بسبب التشبع في هذا النوع من النقل.

المطلب الرابع: المشاريع المختلفة في قطاع النقل بولاية تيارت

عرف قطاع النقل على مستوى ولاية تيارت قفزة نوعية في المدة الأخيرة، وتسعى السلطات الولائية على رأسها مديرية النقل، لبذل جهود كبيرة من أجل توفير ظروف لائقة وأفضل للمواطنين عبر فتح عدد من الخطوط على عدة محاور بعاصمة الولاية أو غيرها.

1- المشاريع المنجزة في قطاع النقل:

عرفت مدينة تيارت توسعا عمرانيا كبيرا في السنوات الأخيرة، مما أدى ذلك إلى زيادة الطلب على النقل، فقامت الجهات المسؤولة بتطوير البنى التحتية لقطاع النقل عن طريق إنشاء عدة مرافق جديدة وصيانة مرافق أخرى.

➤ إنشاء محطات حضرية بكبريات بلديات تيارت:

استفادت عدد من البلديات بولاية تيارت من عدة مشاريع متعلقة بالنقل، إذ برحمت المديرية الولائية للنقل 8 محطات حضرية بكل من عاصمة الولاية، الرحوية، فرندة، عين كرمس، عين الذهب، السوق، الحمادية وقصر الشلالة، إذ من المنتظر أن تنطلق الأشغال بها بعد الانتهاء من الإجراءات الإدارية، وبإمكان هذه المحطات أن تنظّم حركة النقل كون أغلب البلديات تستعين بمحطات شبه فوضوية وكثيرا ما كانت تخلق مشاكل بين أصحاب الحافلات والسكان.²

➤ اعتماد 6 وكالات خاصة بالمراقبة التقنية للسيارات:

اعتمدت مديرية النقل بولاية تيارت 6 وكالات خاصة بالمراقبة التقنية للمركبات موزعة عبر عدد من مدن تيارت، على أن يتم اعتماد وكالة أخرى بمدينة قصر الشلالة قريبا إذ تستقطب عددا كبيرا من أصحاب السيارات قصد المراقبة التقنية لسياراتهم. حيث تكثف مديرية النقل من عمليات التفتيش لهذه

¹ ANSEJ: الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب.

ANGEM: الوكالة الوطنية لتسيير القرض المصغر.

ANDI: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار.

² المعطيات المقدمة من طرف مديرية الأشغال العمومية لولاية تيارت.

الوكالات من أجل التأكد من نوعية الخدمات التي تقدمها للمواطن، حيث أن هذه الوكالات تلعب دورا كبيرا في التقليل من حوادث المرور، وهو ما جعل المديرية تولي اهتماما بالغا لها.

➤ اعتماد عدد معتبر من شركات سيارات الأجرة:

اعتمدت المديرية في الأشهر الأخيرة نحو 18 شركة خاصة بسيارات الأجرة 16 منها بعاصمة الولاية وواحدة بفرنندة وأخرى بالسوقر، لتصل الحظيرة الإجمالية لسيارات الأجرة إلى 217 سيارة، حيث أن هذه الشركات خلقت نوعا من المنافسة بين أصحابها، ويأمل عدد من المواطنين تعميم هذا النشاط عبر مختلف المدن لا سيما ذات الكثافة السكانية الكبيرة¹.

2- المشاريع المبرمجة للانجاز:

➤ مطار بوشقيف المشروع الذي ينتظره السكان:

تتوفر ولاية تيارت على مطار سيصبح ضمن المطارات الدولية، المتواجد ببلدية بوشقيف الواقعة على بعد حوالي 16 كلم عن عاصمة الولاية، والذي يعرف وتيرة أشغال متقدمة في أرضيته ويتوفر على كافة المرافق الضرورية، وكان ينظّم رحلات وطنية نحو العاصمة أما الدولية فكانت تقتصر على الرحلات الخاصة بالحج نحو البقاع المقدسة، إذ يُعلق السكان عليها آمالا كبيرة لا سيما وأن المطار تقع بقرية عدد من المؤسسات الصناعية والشركات الكبرى التي تحتاج إليه أصلا على غرار مصنع سيارات رباعية الدفع الواقع بذات البلدية ، إذ يعتبر مطار عبد الحفيظ بوصوف ذا أولوية كبيرة لهذه المؤسسات والشركات.

➤ مشروع السكة والحديدية:

إلى جانب مشروع السكة الحديدية الذي يربط بين تيارت وعدة ولايات أخرى على غرار غليزان، ينتظر أن يعاد بعث مشروع الترواموي من جديد لما له من أهمية بالغة، خاصة وان مدينة تيارت عرفت توسعا حضريا كبيرا في السنوات الأخيرة، والذي يبقى قيد الدراسة من اجل انجازه مستقبلا.

¹ المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل لولاية تيارت.

خلاصة:

يعد قطاع النقل الشريان الحيوي الذي يمد الاقتصاد بأسباب الديمومة والحياة حيث يضطلع بمهمة نقل المنتجات إلى مراكز الاستهلاك ونقل المواد الأولية إلى مراكز الإنتاج وهو هنا يسهم في تحقيق الدورة الإنتاجية وإبلاغ العملية الإنتاجية أهدافها وتوفير شروطها ومستلزماتها، وإن هذا القطاع هو ركيزة أي اقتصاد يقتضي منهجا علمياً لبلوغ تنمية حقيقية ورسينة وقد يختلف هذا القطاع في مستوى تطوره وأهميته من دولة إلى أخرى، ومن منشأة إلى أخرى، ولكن الدول النامية عمومًا والجزائر خصوصًا بأمس الحاجة للعناية بمسألة النقل وخفض كلف النقل لما لها من إبعاد اقتصادية على مجمل الاقتصاد الوطني لاسيما أن هذا القطاع يعاني مشاكل حمة فيها، وبدون وجود قطاع نقل متطور فإنه ستحصل اختناقات مصيرية وخطيرة للنشاط الاقتصادي، وقد اتفق الاقتصاديون على أن تخلف هذا القطاع يشكل قيوداً على عملية التنمية المستدامة.

وعلى الرغم من المشاريع التي شهدتها ولاية تيارت في قطاع النقل، والتي ساهمت في تطوره السريع وتقديم أفضل الخدمات التي يحتاجها طالبها، إلا أنه مازال يعاني الكثير من المشاكل التي تستوجب من المسؤولين والمتخصصين في هذا القطاع العمل على إيجاد الحلول المناسبة له، وذلك بهدف رفع وتطوير هذا القطاع لما له من دور في دفع عجلة التنمية المستدامة وفي جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية .

وعليه ولغرض المساهمة في تطوير هذا القطاع على المستوى الوطني فلا بد من الاهتمام بكل جوانب هذا القطاع سواء من خلال إنشاء محطات أو بناء شبكات طرق خاصة مثل الطرق السريعة وغيرها من الإجراءات الأخرى الواجب القيام بها، حيث تساهم مديرية النقل لولاية تيارت السهر على التنظيم وحسن سير القطاع خاصة في المجال الحضري عن طريق مجموعة من القوانين والبرامج التي تهدف إلى تطوير قطاع النقل وتحسين الخدمة للزبائن.

الشكر

المحتويات

المقدمة العامة..... ١ - د

الفصل الأول: الإطار النظري لنشاط النقل

تمهيد..... 2

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل..... 3

المطلب الأول: مفهوم النقل..... 3

المطلب الثاني: خصائص نشاط النقل..... 5

المطلب الثالث: أنواع النقل و تصنيفاته..... 8

المبحث الثاني: الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل..... 11

المطلب الأول: سوق النقل و الطلب على خدمات النقل..... 11

المطلب الثاني: نوعية الخدمة في ميدان النقل..... 13

المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية للنقل..... 16

المبحث الثالث: ملكية رأس المال والتدخل الحكومي في قطاع النقل..... 20

المطلب الأول: ملكية رأس المال في قطاع النقل..... 20

المطلب الثاني: التدخل الحكومي وسياساته المختلفة في قطاع النقل:..... 21

المطلب الثالث: العوامل الرئيسة في تطوير قطاع النقل:..... 24

خلاصة..... 30

الفصل الثاني: الاستثمار في قطاع النقل

تمهيد..... 32

المبحث الأول: المفهوم النظري للاستثمار..... 33

المطلب الأول: المفاهيم المختلفة للاستثمار..... 33

36	المطلب الثاني: تصنيفات الاستثمارات
39	المطلب الثالث: أنواع الاستثمار
42	المبحث الثاني: محددات الاستثمار و أدواته
42	المطلب الأول: محددات الاستثمار
46	المطلب الثاني: أدوات الاستثمار
51	المطلب الثالث: أهمية الاستثمار و أهدافه
54	المبحث الثالث: الاستثمار في قطاع النقل الحضري
54	المطلب الأول: مفهوم الاستثمار في قطاع النقل الحضري
56	المطلب الثاني: العوامل المؤثرة على استثمارات النقل
58	المطلب الثالث: تمويل استثمارات النقل الحضري
60	خلاصة

الفصل الثالث: واقع الاستثمار في النقل بالجزائر(حالة مديريةية النقل تيارت)

62	تمهيد
63	المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر
63	المطلب الأول: إمكانيات الجزائر في قطاع النقل
65	المطلب الثاني: الاستثمارات الخاصة بالنقل الحضري
67	المطلب الثالث: المشاريع المبرجة في قطاع النقل
72	المبحث الثاني: تقديم مديريةية النقل لولاية تيارت
72	المطلب الأول : التعريف بمديرية النقل لولاية تيارت
73	المطلب الثاني: مصالح وأقسام مديريةية النقل لولاية تيارت

78	المطلب الثالث: مهام مديرية النقل
79	المبحث الثالث: واقع النقل في ولاية تيارت
79	المطلب الأول: النقل البري للمسافرين بالحافلات
82	المطلب الثاني: نقل المسافرين بسيارات الأجرة
85	المطلب الثالث: واقع نقل البضائع في ولاية تيارت
87	المطلب الرابع: المشاريع المختلفة في قطاع النقل بولاية تيارت
89	خلاصة
91	الخاتمة العامة

قائمة الجداول

قائمة الأشكال البيانية

الملاحق

قائمة المراجع

المقدمة

شهد العالم في العقود الأخيرة من القرن العشرين تغيرات اقتصادية سريعة وتطورات تكنولوجية هائلة غير مسبوقة في التاريخ الإنساني كله لاسيما في مجال النقل وهذا ما أكده الاقتصادي البريطاني الفريد مارشال: " بأن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل ". فراح يتطلع قدما لرفع إنتاجية العمل فيه وتحسينه، ومحاربة الهدر الذي يهدد القدرة على البقاء والتجدد من خلال ازدياد المعرفة بالظروف الحقيقية التي تعمل في ظلها وسائل النقل المختلفة، للمحافظة عليها، واستغلالها بالشكل الأمثل بوصفها شريان الحياة الاقتصادية ولازمة من لوازم التطور والتنمية.

يعد قطاع النقل بفروعه وأنشطته المختلفة مكونا مهما من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وأحد ركائز التنمية الشاملة في أية دولة من خلال المستلزمات الحضارية الأساسية، ومقياسا زمنيا للأبعاد المكانية، حيث لقي اهتماما كبيرا من طرف العديد من الاقتصاديين نظرا لزيادة الإنفاق الاستثماري على هذا القطاع، الأمر الذي يفرض التسيير الجيد لهذا القطاع . في زمن الانفتاح التجاري الذي يستوجب الدقة و السرعة في التعاملات و التنقلات.

ومنه يعتبر توفير خدمة النقل أمر أكثر من ضروري نظرا للدور البارز الذي يقوم به في توفير الظروف والشروط الملائمة لعمل قطاعات الاقتصاد الإنتاجية والخدمية عبر ربط الإنتاج والأسواق وتنشيط الحركة التجارية بمساهمته الفاعلة في عمليات النقل والقضاء على عدم المنفعة التي يفرضها بعد المسافة فضلا عن إسهامه في ترابط المجتمعات من خلال تأمين حركة الأشخاص، وتسهيل ديناميكية المدن ودعمها، وتوفير إمكانية الترابط الدولي مختصرة بذلك المسافات والفوارق محليا وإقليميا ودوليا.

وتأسيسا على ما تقدم أصبحت الدول المتقدمة هي السبابة في استثماره لقناعتها بأنها الوسيلة الأمثل لتطوير اقتصادياتها وتنمية مجتمعاتها فضلا عن إدراكها بأن عملية النقل وتشغيله والانتفاع به لم تعد مجرد خدمة فقط بل تعد الوجه الآخر لعملية التجارة التي يتحقق عن طريق خدماتها تحرك قوى الإنتاج المادية والبشرية بفعاليتها من مكان إلى آخر ومن ثم تكون عملية النقل خدمة ووسيلة إنتاج في ظل المتطلبات العالمية الحديثة والاتجاه نحو وحدنة الاقتصاديات الوطنية ضمن إطار النظام العالمي المعولم، فضلا عن ذلك دعم العلاقات الدولية بجانب الفعاليات الاجتماعية السكانية والسياسية الأمنية والثقافية المعرفية وغيرها من خلال تنمية الروابط بينها وتفعيل ألتشابكات الهيكلية ولا عجب والحال هذه إن يصبح مؤشرا هاما لقياس تقدم الدول وتطويرها الحضاري.

وإن الجزائر وككل بلدان العالم سعت في إطار تنمية اقتصادها وتحسين مستوى معيشة أفراد مجتمعها عبر كامل ترابها، إلى توفير النقل للأشخاص والبضائع في كل الاتجاهات الممكنة داخل وخارج إقليمها حرصا منها على توفير الرفاهية لمواطنيها، فقامت منذ الاستقلال بمحاولة تطوير وسائل النقل عبر خلق مؤسسات اقتصادية متخصصة في النقل بمختلف أنواعه (البري، البحري، الجوي) من أجل تحقيق التوازن بين قطاعات الإنتاج الوطني كونه المرآة التي تعكس صورة هذه القطاعات وتقدمها من خلال اعتمادها عليه فضلا عن استغلال موقع الجزائر الجغرافي المتميز للعب دوره في التجارة الدولية بوصفه مركزا استراتيجيا للتوزيع داخليا وعالميا ومعبرا للسلع الأوروبية إلى دول إفريقيا وفي تطوير صناعة النقل في المنطقة بشكل عام.

الإشكالية:

وبناء على ما سبق بإمكاننا صياغة الإشكالية الرئيسية التالية :

ما هو واقع الاستثمار في قطاع النقل بالجزائر ؟

و من هذا المنطلق يمكن الإشارة إلى مجموعة من التساؤلات الفرعية التي لها علاقة بالموضوع منها:

- ما هو تعريف نشاط النقل ؟ و ما هي آثاره الاقتصادية ؟
- ما المقصود بالاستثمار في قطاع النقل ؟
- ما هو واقع قطاع النقل في الجزائر ؟
- ما هي آفاق الاستثمار في قطاع النقل بولاية تيارت ؟

فرضيات البحث:

وللإجابة عن هذه الأسئلة سوف ننطلق من فرضيات أساسية و هي كالاتي:

- يساهم نشاط النقل في تطوير الاقتصاد الوطني.
- تعتبر الدولة هي المستثمر الوحيد في قطاع النقل.
- يمكن تنمية قطاع النقل في الجزائر وخاصة ولاية تيارت من خلال توفير جميع الإمكانيات ومتطلبات هذا القطاع.

أسباب اختيار الموضوع:

لم يكن اختيارنا لهذا الموضوع صدفة، ولكن يأتي لعدة اعتبارات:

- إبراز أهمية قطاع النقل في التنمية الاقتصادية.
- إيضاح التطور الذي يشهده قطاع النقل في الجزائر وخاصة ولاية تيارت.
- تناسب الموضوع مع مجال تخصصنا.

- نقص موضوعات البحث في هذا المجال خاصة بمكتبة الجامعة.

أهمية البحث:

يحتل قطاع النقل في الجزائر أهمية بالغة كونه عاملاً مؤثراً في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية بشكل مباشر وغير مباشر، وان تطور هذا القطاع يعد شرطاً جوهرياً ومطلباً أساسياً لتطوير القطاعات الاقتصادية الأخرى حيث أن كل السياسات التنموية تأخذ بعين الاعتبار وبشكل جدي قطاع النقل كأحد مقوماتها.

أهداف البحث:

يهدف البحث ألقاء الضوء على واقع الاستثمار في قطاع النقل بالجزائر، ومدى فاعليته ودوره في الاقتصاد الوطني من خلال :

1. توصيف الحالة الراهنة ودراسة واقع النقل في الجزائر بصفة عامة ولاية تيارت بصف خاصة.
2. تحليل بعض الإحصائيات المقدمة من طرف الهيئات الرسمية.
3. إبراز أهم المشاريع الاستثمارية المبرجة في هذا القطاع على الصعيد الوطني والمحلي.

حدود الدراسة:

- الحدود المكانية: يتعامل هذا البحث مع حالة النقل في الجزائر بصفة عامة، كما يتطرق إلى ولاية تيارت بصفة خاصة كعينة للبحث لتوفرها على أنماط نقل مختلفة.
- الحدود الزمنية: يغطي البحث حدوداً زمنية ممتدة من 2010 إلى 2015 حسب البيانات والمعلومات الرقمية المتاحة.

المنهج المستخدم:

قصد معالجة هذه الإشكالية وبلوغ الأهداف المرجوة، تم اعتماد المنهج الوصفي للإحاطة بالجانب النظري للنقل بشكل عام من خلال الاطلاع على ما توفر من المراجع العلمية المتخصصة في هذا المجال والمنهج التحليلي في الجانب التطبيقي عن طريق تحليل بعض البيانات والإحصائيات المقدمة.

أدوات الدراسات السابقة:

- محمد بوقلعة - دراسة تحليلية للرشادة الاقتصادية لسلوك المتنقل بين خدمات النقل الحضري الجماعي السيارة الشخصية- رسالة ماجستير في اقتصاد التنمية كلية العلوم الاقتصادية جامعة باتنة 2013. والنتيجة التي توصلت إليها الدراسة هي كلما زادت معرف الشخص بمختلف خدمات النقل زادت

فقدرته على اتخاذ سلوكات رشيدة في اختيار الوسيلة المناسبة للتنقل، معاناة الجزائر العاصمة من نقص ملحوظ في وسائل النقل نتيجة للتحضر السريع.

- زوليخة قنطري-سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع وأفاق دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة- رسالة دكتوراه كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية جامعة الحاج لخضر باتنة 2015. حيث خلصت الدراسة إلى استنتاجات مختلفة أهمها دراسة توجيهات حركة التنقل وتحديد المواقع السكنية، الاهتمام بإجراءات الخاصة بتنظيم المرور والنقل داخل الجزائر العاصمة، تطوير وزيادة خدمات النقل الجماعي.

- محمد شهاب احمد -دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق- رسالة ماجستير في علوم الاقتصاد كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بغداد 2011. نتائج المتوصل إليها في الدراسة هي: ضعف التخصيصات الاستثمارية و القدرة التمويلية لمشاريع النقل البري في العراق، طول مدة انجاز المشاريع المرشحة يعرقل من سير عملية التنمية في البلد.

صعوبات البحث:

إن اهتمامنا بدراسة واقع وأفاق الاستثمار في قطاع النقل بالجزائر، جعلنا نواجه الكثير من الصعوبات من بينها:

- نقص المراجع بالنسبة لقطاع النقل في الجزائر وخاصة ولاية تيارت.
- صعوبة اقتناء المعلومات الخاصة بقطاع النقل من جانب الإدارات المعنية، بحجة سرية المعلومات.

عرض خطة البحث:

للإلمام بهذا الموضوع ومحاولة تغطية مختلف جوانبه ارتأينا تقسيم هذا البحث إلى ثلاثة فصول هي :

الفصل الأول: الإطار النظري لنشاط النقل تطرقنا في المبحث الأول إلى مفاهيم عامة حول النقل بينما في المبحث الثاني فتطرقنا إلى الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل ثم في المبحث الأخير فتناولنا التدخل الحكومي في قطاع النقل وعوامل تطوره.

الفصل الثاني: الاستثمار في قطاع النقل فتناولنا في المبحث الأول المفهوم النظري للاستثمار، وفي المبحث الثاني تطرقنا إلى الاستثمار عن طريق عدة محددات و أدوات مختلفة ثم في المبحث الثالث قمنا بتعريف ماهية الاستثمار في قطاع النقل.

الفصل الثالث: واقع الاستثمار في النقل بالجزائر(حالة مديرية النقل تيارت) ففي المبحث الأول سنتكلم فيه عن واقع قطاع النقل في الجزائر بصفة عامة، أما المبحث الثاني سنخصصه للحديث عن مديرية النقل بتيارت، وفي المبحث الثالث سنتطرق لواقع النقل في ولاية تيارت والمشاريع المرشحة في هذا القطاع.

الملحق رقم 2

ملفات الاستغلال للنقل بواسطة الحافلات

ملف النقل العمومي للمسافرين:

- طلب خطي مع توضيح العنوان و رقم الهاتف.
- نسخة من البطاقة الرمادية.
- نسخة من شهادة التأمين.
- شهادة السوابق العدلية للشخص الطبيعي أو المسير في حالة الشخص المعنوي.
- شهادة الميلاد للشخص الطبيعي أو المسير في حالة الشخص المعنوي.
- شهادة الإقامة للشخص الطبيعي أو المسير في حالة الشخص المعنوي).
- نسخة من محضر المعاينة.
- نسخة من السجل التجاري نسخة من محضر المعاينة (مصادق عليها من طرف CNRC).
- طابع جبائي 1000 دج, 200 دج , 200 دج.
- نسخة من رخصة السياقة للسائق مع تصريح شرطي.
- نسخة من رخصة بطاقة التعريف للقابض مع تصريح شرطي.

ملف تجديد المقرر:

- طلب خطي مع توضيح العنوان و رقم الهاتف.
- مقرر الإستغلال الأصلي
- نسخة من محضر المعاينة
- نسخة من السجل التجاري نسخة من محضر المعاينة (مصادق عليها من طرف CNRC)
- طابع جبائي 200 دج

ملف التوقف عن النشاط:

- طلب خطي مع توضيح العنوان و رقم الهاتف ختم المتعامل مع توضيح سبب التوقف.
- وثائق الاستغلال

ملف نقل العمال:

- طلب خطي مع توضيح العنوان و رقم الهاتف مع ختم المتعامل أو الهيئة.
- نسخة من البطاقة الرمادية
- نسخة من شهادة التأمين
- شهادة السوابق العدلية للشخص الطبيعي أو المسير في حالة الشخص المعنوي
- شهادة الميلاد للشخص الطبيعي أو المسير في حالة الشخص المعنوي
- شهادة الإقامة للشخص الطبيعي أو المسير في حالة الشخص المعنوي)
- شهادة إقامة
- نسخة من القانون الأساسي في حالة شخص معنوي

- نسخة من إتفاقية نقل العمال
- نسخة من محضر المعاينة
- نسخة من السجل التجاري نسخة من محضر المعاينة (مصادق عليها من طرف CNRC)
- طابع جبائي 200 دج

ملف تغيير العربة:

- طلب خطي مع توضيح العنوان و رقم الهاتف مع ختم المتعامل أو الهيئة.
- نسخة من البطاقة الرمادية
- نسخة من شهادة التأمين
- بطاقة التوقيت أو بطاقة المسار الأصليتين
- نسخة من محضر المعاينة
- طابع جبائي 200 دج

ملف النقل المدرسي:

- طلب خطي مع توضيح مع ختم الهيئة.
- نسخة من البطاقة الرمادية
- نسخة من شهادة التأمين
- نسخة من محضر المعاينة
- طابع جبائي 200 دج

ملف النقل الظرفي:

- طلب خطي مع توضيح العنوان و رقم الهاتف مع ختم المتعامل مع مسار الرحلة و تاريخ الخدمة .
- القائمة الإسمية
- طابع جبائي 200 دج

ملف المستأجر:

- طلب خطي .
- نسخة من الديبلوم (مصادق عليها).
- شهادة السوابق العدلية.
- شهادة طب العيون.
- شهادة طبية أمراض عامة و صدرية.
- شهادة عدم الإنتساب ل (CASNOS-CNAS-CNR).
- شهادة إقامة.
- البطاقة الرمادية.
- عقد الإيجار.
- طابع جبائي 200 دج , 50 دج.
- نسخة من رخصة السياقة .
- 02 صور شمسية.
- العداد في حالة نقل حضري فردي.

ملف المعاون:

- طلب خطي .
- شهادة معاون.
- نسخة من دفتر المقاعد.
- نسخة من رخصة الإستغلال.
- نسخة من البطاقة الرمادية.
- نسخة من محضر المعاينة.
- شهادة عدم الإنتساب ل (CASNOS-CNAS-CNR).
- شهادة السوابق العدلية.
- شهادة طب العيون.
- شهادة طبية أمراض عامة و صدرية.
- شهادة إقامة.
- نسخة من الديبلوم.
- طابع جبائي 200 دج.

ملف المستفيد:

- شهادة ميلاد.
- شهادة إقامة.
- شهادة العضوية.
- نسخة من قرار الإستفادة.
- نسخة من بطاقة التعريف.
- 02 صور شمسية.
- شهادة الحالة العائلية.

ملف تجديد العقد:

- طلب خطي.
- عقد الإيجار.
- نسخة من البطاقة الرمادية.
- نسخة من محضر المعاينة .
- دفتر المقاعد.
- رخصة الاستغلال.

ملف تغيير السيارة:

- طلب خطي.
- نسخة من البطاقة الرمادية.
- دفتر المقاعد.
- رخصة الاستغلال.

الوثائق الخاصة باستغلال النقل العمومي للبضائع:

- طلب التسجيل في سجل الناقلين العموميين للبضائع
- شهادة ميلاد.
- شهادة سكن.
- شهادة السوابق العدلية.
- نسخة طبق الأصل من البطاقة الرمادية أو وصل إيداع أو وصل التصريح بالسير المؤقت للمركبات وهذا بالنسبة للمركبات الجديدة.
- نسخة طبق الأصل من شهادة التأمين.
- نسخة طبق الأصل من محضر المعاينة مرفق بالنسخة الأصلية.
- نسخة طبق الأصل مصادق عليها في CNRC للسجل التجاري.
- طابع جبائي بقيمة 1000.00 دج + 02 طابع بقيمة 200.00 دج.

الوثائق الخاصة باستغلال النقل للحساب الخاص للبضائع:

- طلب استخراج رخصة السير للحساب الخاص.
- نسخة طبق الأصل من البطاقة الرمادية أو وصل إيداع أو وصل التصريح بالسير المؤقت للمركبات وهذا بالنسبة للمركبات الجديدة
- نسخة طبق الأصل من شهادة التأمين.
- نسخة طبق الأصل من محضر المعاينة مرفق بالنسخة الأصلية.
- نسخة طبق الأصل مصادق عليها في CNRC للسجل التجاري أو نسخة من بطاقة فلاح أو بطاقة موال سارية المفعول مصادق عليها.

ملف تجديد مقرر الاستغلال

- طلب تجديد مقرر الاستغلال،
- مقرر الاستغلال المنتهي الصلاحية،
- نسخة طبق الأصل من رخصة السير،
- طابع جبائي بقيمة 200.00 دج

ملف تجديد رخصة السير:

- طلب تجديد رخصة السير،
- رخصة السير المنتهية الصلاحية،
- نسخة طبق الأصل من البطاقة الرمادية أو وصل إيداع أو وصل التصريح بالسير المؤقت للمركبات وهذا بالنسبة للمركبات الجديدة،

- نسخة طبق الأصل من شهادة التأمين،
- نسخة طبق الأصل من محضر المعاينة مرفق بالنسخة الأصلية،
- نسخة طبق الأصل مصادق عليها في CNRC للسجل التجاري،
- طابع جبائي بقيمة 200.00 دج.

ملف تجديد بطاقة القيد

- طلب تجديد بطاقة القيد.
- بطاقة القيد المنتهية الصلاحية.

بالنسبة للأشخاص المعنوية (شركة سيارات الأجرة):

- أن يكون بالغاً خمس وعشرون (25) سنة على الأقل،
- أن يتمتع بجميع حقوقه المدنية والوطنية،
- أن يكون من جنسية جزائرية،
- أن يقدم الضمانات عن حسن السيرة وأن لا يكون تحت طائلة أي شكل من أشكال عدم الأهلية أو المنع من ممارسة المهنة اثر إدانة،
- أن يثبت تأميناً ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية المهنية،
- أن لا يكون الشخص المعنوي موضوع إجراء التصفية القضائية،
- أن تتوفر لديه حظيرة عشرة (10) سيارات على الأقل ملائمة لممارسة النشاط،
- أن يبرر توفره على محل مهياً و مساحة للتخزين والصيانة، طبقاً لمواصفات دفتر الشروط،
- أن يبرر توفره على مركز هاتفي مرسل-ومستقبل، طبقاً للتنظيم المعمول به.

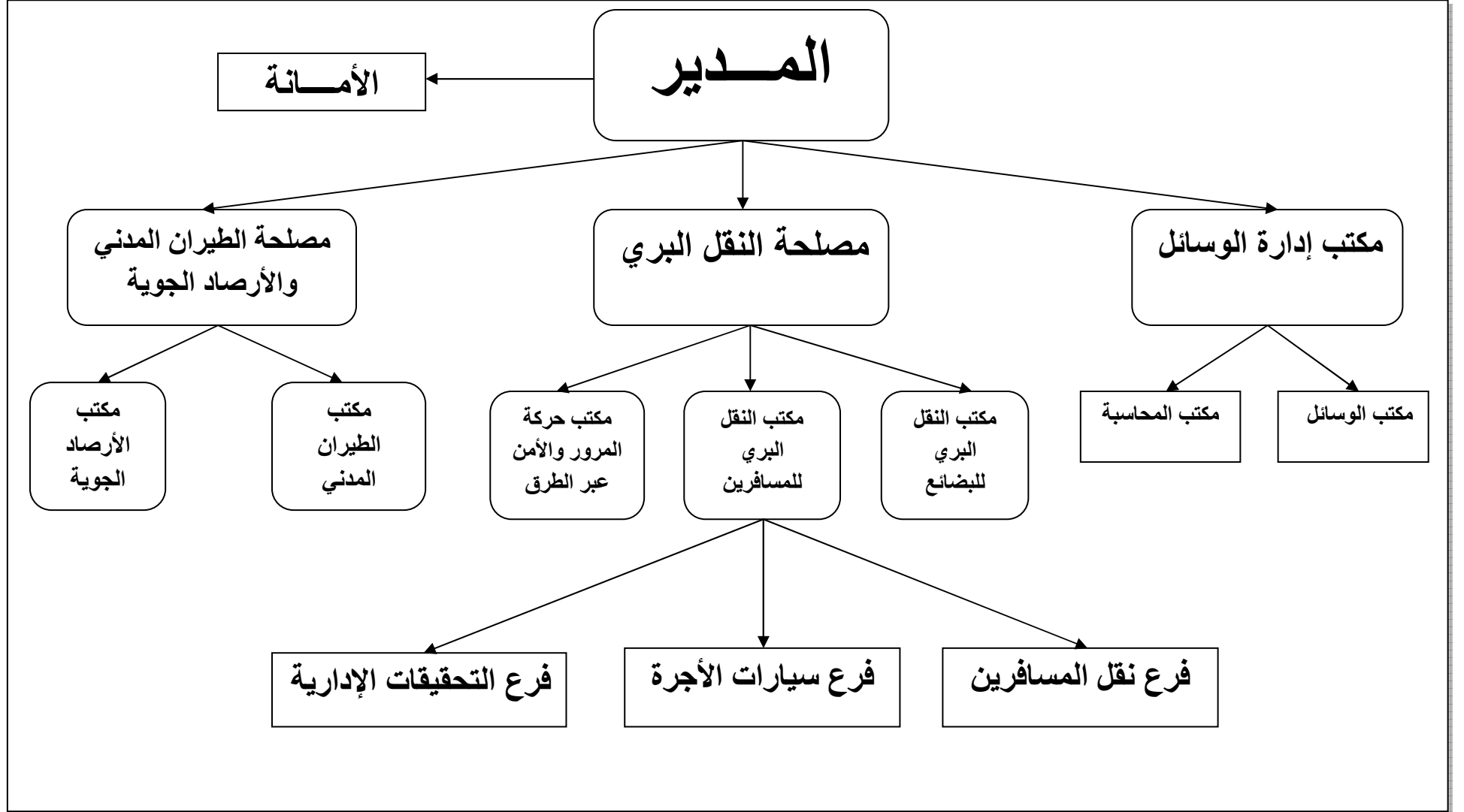
الوثائق المطلوبة :

يجب على صاحب الطلب لإنشاء شركة سيارات الأجرة إرسال الملف إلى مديرية النقل للولاية المختصة إقليمياً، ويتكون هذا الملف من الوثائق التالية:

- نسخة من القانون التأسيسي للشخص المعنوي،
- نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية المتضمنة تأسيس الشركة،
- محضر المداولات التي تم من خلالها تعيين الرئيس أو المدير العام أو المسير، إلا إذا كان هؤلاء معينين بموجب القانون الأساسي،
- شهادة ميلاد رقم 12 للمترشح،
- مستخرج من صحيفة السوابق العدلية (البطاقة رقم 3) للمترشح لا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاث (03) أشهر،
- (03) ثلاث (03) صور شمسية حديثة للمترشح،
- أن يثبت عقد تأمين ضد أخطار المالية للمسؤولية المدنية المهنية،
- شهادات الجنسية و الإقامة للحائز أو الحائزين على رأس المال الكلي،
- بطاقة وصفية سواء للوسائل البشرية أو المادية التي سيعتمد على استغلالها.

المرجع القانوني المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24-05-2012 والمتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة.

الشكل (1-3): الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية تيارت



المصدر: التنظيم الهيكلي لمديرية النقل حسب المرسوم التنفيذي رقم: 381/90 المتضمن تنظيم وإدارة مديريات النقل.

الملحق رقم 1: أنماط النقل في كل ولاية

الولاية	عدد البلديات	نمط النقل المتوفر على مستوى الولاية
ادرار	28	حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني- مطار دولي
الشلف	35	حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني
الاغواط	24	حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني
ام البواقي	29	حافلات-سيارات أجرة
باتنة	61	حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني- قطار
بجاية	52	قطار- مطار دولي-ميناء-حافلات-سيارات أجرة
بسكرة	33	حافلات-سيارات أجرة- مطار دولي - قطار
بشار	21	حافلات-سيارات أجرة- مطار دولي
البليدة	25	حافلات-سيارات أجرة- قطار
البويرة	44	حافلات-سيارات أجرة- قطار
تمنراست	10	حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني- مطار دولي
تبسة	28	حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني- قطار- مطار دولي
تلمسان	53	حافلات-سيارات أجرة- مطار دولي
تيارت	42	حافلات-سيارات أجرة- مطار دولي
تيزي وزو	67	حافلات-سيارات أجرة
الجزائر	57	حافلات-سيارات أجرة - مطار دولي- قطار- ميٹرو- ترامواي- تليفيك-ميناء
الجللفة	36	حافلات-سيارات أجرة
جيجل	28	حافلات-سيارات أجرة - مطار وطني - قطار
سطيف	57	حافلات-سيارات أجرة - مطار وطني - قطار
سعيدة	16	حافلات-سيارات أجرة - قطار
سكيكدة	38	حافلات-سيارات أجرة - ميناء

حافلات-سيارات أجرة		سيدي بلعباس
ميناء-قطار-تليفيك- مطار دولي-حافلات-سيارات أجرة	12	عنابة
حافلات-سيارات أجرة	34	قالمة
حافلات-سيارات أجرة -قطار- تليفيك- ترامواي- مطار دولي	12	قسنطينة
حافلات-سيارات أجرة	64	المدية
حافلات-سيارات أجرة	32	مستغانم
حافلات-سيارات أجرة - قطار- مطار وطني	47	المسيلة
حافلات-سيارات أجرة - قطار	47	معسكر
حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني- مطار دولي	21	ورقلة
حافلات-سيارات أجرة - قطار-تليفيك- ترامواي- مطار دولي	26	وهران
حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني	31	البيض
حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني- مطار دولي	6	اليزي
حافلات-سيارات أجرة	34	برج بوعربرج
حافلات-سيارات أجرة - قطار	32	بومرداس
حافلات-سيارات أجرة	24	الطارف
حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني	2	تندوف
حافلات-سيارات أجرة	22	تسمسليت
حافلات-سيارات أجرة - قطار- مطار وطني	30	الوادي
حافلات-سيارات أجرة	21	خنشلة
حافلات-سيارات أجرة - قطار	26	سوق اهراس
حافلات-سيارات أجرة	28	تيازة
حافلات-سيارات أجرة - قطار	8	ميلة
حافلات-سيارات أجرة - قطار	36	عين الدفلى
حافلات-سيارات أجرة- مطار وطني	12	النعامة
حافلات-سيارات أجرة - قطار- مطار وطني- مطار دولي	28	عين تيموشنت
حافلات-سيارات أجرة - مطار وطني- مطار دولي	13	غرداية
حافلات-سيارات أجرة	38	غيليزان

الخاتمة

تناولت الدراسة معالجة إشكالية تمحورت حول واقع الاستثمار في قطاع النقل بالجزائر وانعكاساته على الاقتصاد الوطني، مع دراسة الجوانب المتعلقة بالبحث، ولقد أوضحت الدراسة أن الاستثمار في هذا القطاع يعتبر دعامة أساسية من دعائم التقدم التي تدعم الهيكل الاقتصادي للبلد.

وان تطور خدمات قطاع النقل في وقتنا الحاضر اثر بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يعمل النقل على معالجة عامل المسافة والبعد ويساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الإنتاج وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل، ونستطيع التماس ذلك حيث كانت قديماً السكك الحديدية هي الوسيلة الرئيسية للنقل عموماً أما الآن فإن تلك البلدان تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة، وبالتالي نجد أن قطاع النقل قد ساهم مساهمة فعالة في تقدم الجزائر اقتصادياً وصناعياً كما ساهم في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية .

كما يعتبر قطاع النقل احد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها، ولا بد توفير كفاءات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار إن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري، وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل.

كما يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية، كما في الجزائر معظم الولايات والبلديات والقرى والتجمعات السكانية متصلة ببعضها البعض، بمختلف هياكل النقل من طرق برية، بحرية وجوية.

و من خلال الدراسة لهذا الموضوع و تحليل جميع العناصر المكونة لهذا البحث تم الإجابة على فرضيات هذا البحث التي تم طرحها في الدراسة.

- 1- يقوم قطاع النقل بدور هام في التنمية بكل مجالاتها الاقتصادية الاجتماعية، وعلى المستويات المحلية، الإقليمية، حيث تم تأكيد هذه الفرضية عندما تم استعراض دور النقل في عملية التنمية باعتباره وسيلة فاعلة لتحقيق التواصل المستمر بين النقاط المختلفة للعمليات الاقتصادية والإنتاجية والاجتماعية.
- 2- تعتبر الدولة هي المستثمر الوحيد في قطاع النقل حيث تم تنفيذ هذه الفرضية من خلال استعراض مختلف أنواع تمويل قطاع النقل حيث تشارك الدولة مع الخواص في تدعيم وتمويل استثمارات قطاع النقل.
- 3- وضعت الدولة الجزائرية عدة مشاريع هام من اجل تشجيع الاستثمار وتم تأكيد صحة هذه الفرضية عندما تم إبراز مختلف المشاريع والبرامج المسطرة في هذا المجال.

النتائج:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع تم استخلاص مجموعة من النتائج يمكن ذكر أهمها فيما يلي:

- تعد خدمات النقل بكافة أنواعه (برية ، مائية ، جوية) من الخدمات المهمة والحיוية كونها تؤدي دورين الأول تقدم خدمات للأنشطة الموجودة، والثاني تكون عاملا مؤثرا في نمو وتطور أنشطة لم تكن موجودة أصلا بل تنمو نتيجة لوجود خدمات النقل وتطورها.
- تحتاج مشاريع النقل إلى نفقات استثمارية طائلة، إلا إن عائد هذه المشاريع كبير ولاسيما عائدها الاجتماعي.
- عدم الاستقرار السياسي والأمني يمثل عائق كبير في تطور وجلب الاستثمار في هذا القطاع.
- تفاوت المشاكل بين قطاع النقل في الجزائر بصفة عامة و تيارت بصفة خاصة إضافة إلى وجود جهود حقيقة تقوم بها الدولة المتمثلة في الوزارة الوصية من أجل التكيف مع هذه المشاكل وتفاديها.
- إن تطوير وتحديث سبل النقل ووسائله يعملان على تخفيض تكاليف النقل، الأمر الذي ينسحب على تخفيض تكاليف السلع المنتجة، فضلا عن ذلك إن للنقل دورا في اتساع سوق السلع والخدمات.

- حتى يكون قطاع النقل ذات كفاءة عالية وملائمة من الضروري إدخال التكنولوجيا الحديثة وتحسين نوعية الخدمات وزيادة معامل الأمان إضافة إلى مسايرة المعايير الدولية في التجهيزات والهيكل القاعدية حتى من جانب الضوضاء والتلوث.
- وضع إستراتيجية شاملة لكل أنواع النقل، على ضوء التنبؤات الناتجة عن الدراسات.

التوصيات:

على ضوء النتائج السابقة نستطيع تقديم بعض التوصيات هي:

- زيادة الاهتمام بقطاع النقل وأنواعه المختلفة من خلال رفع نسبة التخصيصات الاستثمارية بشكل يجعلها تفوق معدل نمو السكان على اقل تقدير وذلك لتعويض النقص الكبير في خدمات النقل.
- ضرورة الاعتماد على الإمكانيات الذاتية والقدرات الوطنية في اتجاه تقليل الاعتماد على العالم الخارجي في مجال تقديم خدمات النقل والاستشارات في وضع الخطط الإستراتيجية لتطوير هذا القطاع.
- تطوير تكنولوجيا المعلومات والاستفادة منها في إدارة النقل وتشغيله من خلال دمج محطة النقل وتكنولوجيا المعلومات هذه لتشكيل مركزاً متطوراً للنقل والذي يجب أن يكون مصمماً بطريقة تتيح له توجيه حركة البضائع والمعلومات وان تكون الأنشطة التجارية هي محور عملياته.
- العمل على تطوير قطاع النقل وذلك بجعله مواكباً للتطورات التكنولوجية ومستجيباً للطلبات المتزايدة على حركة النقل، من خلال نقل التقنية الحديثة والاستفادة منها في رفع مدخلات هذا القطاع، للارتقاء بمستوى الخدمات إلى مستوى المنافسة الدولية.

آفاق البحث:

من خلال الدراسة المتواضعة والمحدودة لهذا الموضوع الواسع، يمكننا أن نعطي بعض الأسئلة كآفاق لأي بحث أو دراسة في نفس المجال.

- عصرنة قطاع النقل وأهميته على الاقتصاد الوطني؟
- معوقات تطور قطاع النقل في البلدان النامية؟

شكر وتقدير

اللهم إنا نشكرك على نعمتك ونحمدك عليها،

اللهم إن نشكرك على كل طريق صعب يسرته لنا.

إن واجب الوفاء والإخلاص يدعوننا أن نتقدم بالشكر الجزيل والتقدير إلى كل من

ساعدني في هذا العمل ونخص بالذكر

الأستاذة المحترمة: (بن سعدة كريمة)

التي أفادتني بنصائحها وإرشاداتها القيمة وكانت نعم المشرفة

وإلى من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز العمل التطبيقي بمديرية النقل لولاية تيارت

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
77	الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية تيارت	3-1
80	شبكة توزيع النقل بالحافلات في ولاية تيارت	3-2
81	ملكية رأسمال الحافلات	3-3
83	توزيع سيارات الأجرة حسب كل منطقة	3-4
84	عمر حظيرة سيارات الأجرة في ولاية تيارت	3-5
86	تطور عدد المركبات والمتعاملين لنقل البضائع خلال الفترة 2015 - 2013	3-6

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
66	عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار 2012 - 2002	3-1
80	شبكة النقل بالحافلات في ولاية تيارت	3-2
81	ملكية الناقلين للحافلات لكل قطاع بولاية تيارت	3-3
83	عمر حظيرة سيارات الأجرة بولاية تيارت	3-4
84	عدد الرخص المستغلة والغير مستغلة بولاية تيارت	3-5
85	عدد المركبات والمتعاملين من 2013 إلى 2015.	3-6

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

أ- الكتب:

1. أنيس إبراهيم وآخرون، المعجم الوسيط، دار الفكر، القاهرة، 2001.
2. آدم مهدي أحمد، الدليل لدراسات الجدوى الاقتصادية، الشركة العالمية للطباعة و النشر، القاهرة، 1999.
3. احمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1986.
4. احمد أبو إسماعيل، صناعة النقل، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982.
5. إبراهيم محمد علي، النقل والتجارة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1999.
6. السلطان يوسف محمد، وآخرون، جغرافية النقل والتجارة الدولي، مطبعة جامعة البصرة، العراق، 1988.
7. بهلول محمد بلقاسم حسن، الجزائر بين الأزمة الاقتصادية والأزمة السياسية، منشورات دحلب، الجزائر، 1993.
8. عادل علي مقدادي، مسؤولية النقل البري في نقل الأشخاص، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
9. عبد الغفار حنفي، تقييم الأداء المالي و دراسات الجدوى، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005.
10. عثمان سعيد عبد العزيز، قراءات في اقتصاديات الخدمات والمشروعات العامة، دراسات نظرية تطبيقية، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2000.
11. عمرو محي الدين، التخطيط الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1990.
12. علي محمد هارون، أسس الجغرافية الاقتصادية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001.
13. عمر صخري، التحليل الاقتصادي الكلي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
14. عقيل جاسم عبد الله، مدخل في تقييم المشروعات: الجدوى الاقتصادية والتقنية وتقييم جدوى الأداء، دار الحامد للنشر، عمان، 1999.
15. نور الدين الربيعي، الأفاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1986.
16. ناظم محمد نوري الشمري، طاهر فاضل البياتي، أساسيات الاستثمار العيني و المالي، دار وائل للنشر و الطباعة، عمان، 1999.

- 17.** سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريخ للنشر، المملكة السعودية، الطبعة الخامسة، 2005.
- 18.** سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الانجوميصرية، القاهرة، 2007.
- 19.** سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 20.** كارلين أولين، اقتصاديات النقل البحري، ترجمة مختار السويفي، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ط3، 1996.
- 21.** طاهر حيدر حردان، مبادئ الاستثمار، دار المستقبل للنشر و التوزيع، الأردن، 1997.
- 22.** حنفي عبد الغفار، الحالة المالية المعاصرة، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى، الجزائر، 1992.
- 23.** حسين عمر، الاستثمار و العولمة، دار الكتاب الحديث، مصر، 1997.
- 24.** حامد العربي الحضيري ، تقييم الاستثمارات، دار الكتب العلمية للنشر و التوزيع، القاهرة، 2000.
- 25.** حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
- 26.** محمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003.
- 27.** محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1985.
- 28.** محمد الحناوي، نهال فريد مصطفى، مبادئ و أساسيات الاستثمار، المكتب الجامعي الحديث، جامعة دمشق، 2002.
- 29.** محمد مطر، إدارة الاستثمارات (الإطار النظري والتطبيقات العملية)، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999.
- 30.** محمد مطر، إدارة الاستثمارات، الإطار النظري والتطبيقات العلمية، دار وائل للنشر والتوزيع، الطبعة 2، الأردن، 2004.
- 31.** منير إبراهيم هندي، الفكر الحديث في مجال الاستثمار، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- 32.** منير إبراهيم هندي، صناديق الاستثمار، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008.
- 33.** زياد رمضان، مبادئ الاستثمار المالي و الحقيقي، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- 34.** هارت مايكل، المائة الأوائل، ترجمة خالد اسعد عيسى واحمد غسان سبانو، ط3، دار قتيبة للنشر، سوريا، 2001.
- 35.** هدى محمد سليمان، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، 1983.

ب- الأطروحات والرسائل الجامعية:

34. السامرائي محمد بدع صالح، قطاع النقل البري وأهميته في التنمية الاقتصادية، أطروحة دكتوراه، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، 1996.
35. عباس طالب هاشم، اقتصاديات النقل في سكك حديد العراق واقعها وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، 1979.
36. محمد إبراهيم عراقي، الاستثمار في قطاع النقل دراسة حالة للنقل البري في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 1992.
37. موهون صفية، الاستثمار في الجزائر ودور البنوك التجارية في ترقية الاستثمارات الخاصة، رسالة ماجستير معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1991.
38. صحراوي علي، مظاهر الجباية في الدول النامية وآثارها على الاستثمار الخاص من خلال إجراءات التحريض الجبائي (التجربة الجزائرية)، رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1992.
39. هيثم عبد القادر، استخدام البرمجة الخطية في إيجاد الطرق السليمة لنقل بعض أنواع البضائع، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد جامعة البصرة، العراق، 1982.
40. واثق حمد أبو عمر، دراسة وتخطيط وإدارة قطاع النقل الحضري في مدينة القاهرة، بحث علمي للحصول على درجة دكتوراه في فلسفة الاقتصاد، جامعة القاهرة، مصر، 2001.
41. زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع وأفاق دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015.

ج- المجلات والدوريات العلمية:

42. الهاشمي بوطالبي، السلامة و الأمان في النقل الجماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية مركز الدراسات و البحوث، ص5، متاح على الموقع بتاريخ 15/04/2016:

www.kau.edu.sa/Files/0000714/Files/28659_hashemi.pdf

43. علي عبد محمد سعيد، قطاع النقل والمواصلات، ماهيته وأهميته ومؤشرات تطوره، مجلة النفط والتنمية، العدد 3، جوان 1988.

44. صبري عبد الرحمن، مشكلات الاستثمار وتقييم مشروعات النقل، مجلة التنمية الصناعية، المنظمة العربية لتنمية الصناعة، العدد 8، جانفي، 1986.

45. زاهد محمد زهدي، ملاحظات حول قطاع النقل وأشكاله المختلفة، مجلة النفط والتنمية، العدد 2، السنة الرابعة، سبتمبر، 1978.

د- المؤتمرات والملتقيات:

46. محمود الحبر، موانئ الاسكوا الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لإدارة تشغيل الموانئ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1998.

47. علي لطفي، إدارة أزمة الاستثمار في ضوء التكتلات الاقتصادية العالمية، المؤتمر السنوي الثاني عشر، جامعة عين شمس، دار الضيافة، القاهرة، ديسمبر 2007.

هـ- الجرائد الرسمية:

48. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المرسوم التنفيذي رقم: 381/90 المؤرخ في: 1990/11/24 المتضمن تنظيم و إدارة مديريات النقل، 1991/05/30.

و- مواقع الانترنت:

49. حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بحث منشور على

موقع جريدة المدى، اطلع عليه يوم 2015/11/19 <http://www.almadapaper.com>

50. بحث منشور على موقع: "الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار" اطلع عليه يوم 2016/04/15:

<http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>

51. مقال منشور في موقع جريدة البلاد اطلع عليه في 2016/04/20:

<http://www.elbilad.net>

52. موقع وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية لسنة 2009، اطلع

عليه في: www.mtp.gov.dz/arabic/2016/03/11

ثانيا:المراجع باللغة الأجنبية:

53. Cassing, James, Shipping Innovation in The Pure Theory of International Trade International Journal of Transport Economics, Vol. VI, N.3, (Italy:Dicember, 1980).
54. Fromm, Gary, Transport Investment and Economic Development 2nd , ED Washington , The Brookings Institution 1990.
- Fcitr, Rex W. Faulks, Principles of Transport, Mc Graw- Hill Books Company (U. K) Limited, 1990.
55. Davies, Steer and LTD, Gleave, Capital Structure, Course in inter-city bus opération, Unit 1, Day 5, National institute, of Transport, Cairo: 1990, translated by.
56. Patrick Osullivan & Others, Transport Net work planning Offset Lithography Rollis, T , Intercity Transport; The Macmillan Press: LTD; 1977.
57. Dudley F pegrum ,Transportation Economics and Public Policy ,Third edition ,Richard D, Irwin Inc, 1973.
58. Abdellah . Boughaba : Analyse et évaluation de projets, Berti edition, imprimé en France, Paris, 1999 .
59. Thierry Ananou : Investissement et capital, Mémo seuil, Paris, 1997.
60. Pierre André dufugeur, Amme gazeengel : introduction à la finance d'entreprise, dunod dentreprise bordas, paris, 1980.
61. Bussery, Charois, Analyse et Evaluation des Projetsd Investissements ,Parie ,1999.
62. F. Joseph, Saklas.G, Comparison of Standard incremental and relative of highway cost allocation use methods, Transportation research board, National academy of scionce: 1982.

جامعة ابن خلدون - تيارت -

كلية العلوم التجارية والاقتصادية وعلوم التسيير

قسم: العلوم الاقتصادية

واقع وأفاق الاستثمار في قطاع النقل

دراسة حالة ولاية تيارت

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص: اقتصاد التنمية

الأستاذ المشرف:

بن سعدة كريمة

إعداد الطالب:

صديق محمد

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ:

السنة الجامعية 2015-2016