الوحدة الثانية: التنمية الإقتصادية في الجزائر

الوضعية: الإنسان و التنمية

التعليمات: إستراتيجية التنمية في المواصلات – النقل بأنواعه – التحديث – مشاريع التجارة الخارجية و الصناعة – مناطق التبادل التجاري.

الميزان التجاري – المتغيرات الإقتصادية – البورصة.

الإشكالية:

لطرق المواصلات أهمية بالغة في إقامة و تحقيق تنمية في أي بلد, و لذلك تولي الجزائر أهمية كبرى لهذا المرفق الحيوي لما له من دور بارز يلعبه و يؤديه في مسار التنمية الشاملة.

لكن قبلا: - حدد أنواع النقل في الجزائر.

- أبرز الدور الذي يؤديه النقل.

أصبح النقل اليوم, بوسائله العديدة و المتنوعة عصب الحياة المعاصرة حربا أو سلما, و لهذا مافتئت الجزائر تبذل مساعي جهودها لإقامة مرفق مواصلاتي يكون في مستوى طموحات التنمية المراد تحقيقها.

<u>أولا: أنواع المواصلات:</u> تصنف المواصلات في الجزائر إلى مواصلات برية و مائية و جوية, لكل منها مهمة و دور يؤديه في مجال الخدمات.

1 - المواصلات البرية: هذه بدورها تنقسم إلى برية معبدة و لها وسائلها و برية حديدية و لها وسائلها أيضا.

أ - الطرق البرية المعبدة: تمتلك الجزائر منها نحو 104 آلاف كلم و هي في إزدياد أكثر من ¾ ثلاثة أرباعها في القسم الشمالي من الوطن.(أنظر الشكل رقم 1 من الكتاب المدرسي ص 87). و تعود أسباب تركز هذه الطرق في الشمال لسببين:

- تركز الكثافة السكانية في القسم الشمالي.
- توزع الخامات الوطنية في القسم الشمالي من الوطن.

جميع الحقوق محفوظة لموقع عيون البصائر
www.elbassair.net

هذه الشبكة من الطرق المعبدة تتشكل من:

- طرق وطنية, تمثل 25% من إجمالي الشبكة.
- طرق ولائية.
- طرق بلدية.

وعموما فهاته الشبكة موزعة وفق محورين:

- محور شرق غرب, خط طريق: عنابة – وهران.
- محور شمال جنوب, الجزائر – دول الساحل الإفريقي (مالي, النيجر ...)

ب -السكك الحديدية: هذه الشبكة موروثة عن العهد الإستعماري, و أقامها وفق ما يخدم مصالحه الإقتصادية و العسكرية.

جرى تجديدها و تحديثها و مشروعات لإقامة خطوط جديدة وفق متطلبات التنمية الحديثة, يتركز وجودها في الشمال و هي مرتبطة بمراكز إنتاج الثروات, خط الونزة(مزدوج و مكهرب)- عنابة, يخدم الحديد. و خط سكيكدة – توقرت, يخدم نقل البترول في صهاريج مقطورة و يجري مدّه إلى حاسي مسعود. خط الجزائر – الجلفة, يخدم الثروة الحيوانية, و يجرى مدّه إلى حاسي مسعود مررا بغرداية و ورقلة. خط وهران(عبر المحمدية) – بشار, و يخدم الفحم.

هذا علاوة على الخط الرئيس الرابط بين الشرق و الغرب, سوق أهراس – مغنية, مرورا بقسنطينة و سطيف, البويرة, الجزائر, البليدة, المحمدية, تلمسان و مغنية.

- نقل البضائع بـ: 1000 طن

	1996	1997	1998	النسبة المئوية
الطرق البرية	2.000	2.500	2.800	%16.84
السكك الحديدية	8.494	7.927	8.292	%49.86
النقل البحري	3.706	5.420	5.509	%33.13
النقل الجوي	27.252	26.218	28.089	%0.17
المجموع	41.452	42.065	44.690	%100

جميع الحقوق محفوظة لموقع عيون البصائر
www.elbassair.net

من خلال الجدول نلاحظ أن:

1 -نسبة حمولة النقل البري هي الأكبر و تمثل 49.86%, تليها في الترتيب نسبة النقل البحري و تمثل 33.31%.

2 -أن نسبة النقل البري (الحمولة) ضئيلة مقارنة بسابقتها, رغم كثافة الطرق البرية المعبدة.

ج -النقل الجوي: للنقل الجوي في بلادنا أهمية خاصة لأسباب منها:

1 -إمتداد المساحة إمتدادا كبيرا من الشرق إلى الغرب, و من الشمال إلى الجنوب.

2 -شساعة الإقليم الصحراوي و صعوبة تضاريسه, خاصة و أنه يصعب فيه إقامة أو مدّ طرق مواصلات برية بنوعيها.

3 -أن الطيران –ولهذين السببين- هو الوسيلة الفضلى –سلما أو حربا- لما يتميز به من السرعة في بلوغ الهدف أو تحقيق الغاية.

لهذا أولت الدولة إهتماما بهذا المرفق الحيوي و يتمثل هذا الإهتمام في:

أ - الإستزادة دوما في تحديث الأسطول الجوي بطائرات جديدة و تجديد و صيانة القديم منها.

ب -بناء مطارات جديدة لتدعيم النقل الجوي و توسعة القديمة منها حتى تكون في مستوى الغايات المرجو منها.

هذا و تمتلك الجزائر في الوقت الحالي ما يربو عن 55 مطارا و 63 طائرة للنقل المدني من مختلف الأنواع, لها إمكانيات إستيعاب لنحو 36 مليون مسافر سنويا.

4 -النقل المائي (البحري): النقل النهري في الجزائر غير متاح تماما لظروف طبيعية مناخية و تضاريسية معا, و لهذا فالنقل المائي يقتصر فقط على البحر.

- يتم النقل البحري بواسطة سفن ضخمة و متوسطة بعضها مخصص لنقل المحروقات (بترول خام: 5 ناقلات. غاز مميع و هليوم: 5 ناقلات. مشتقات بترولية كيماوية: 7 ناقلات), لاحظ أن هذا العدد غير كاف.

  و البعض الآخر مخصص لنقل المسافرين (بواخر سياحية), أما الباقي فمخصص لأغراض مختلفة: حبوب, مواد غذائية, مواد تجهيز و غيرها ....

- يتم النقل البحري عبر 12 ميناءا منها:

أ - 3 موانئ لنقل المحروقات: أرزيو, بجاية و سكيكدة.

جميع الحقوق محفوظة لموقع عيون البصائر
www.elbassair.net

ب -3 موانئ بارزة و هي ميناء العاصمة و عنابة و وهران, متعددة الأنشطة (تصدير و إستقبال واردات متنوعة ...).

ج -الـ 6 موانئ المتبقية مخصصة لأغراض مختلفة, لاحظ أن النقل البحري الداخلي يلعب دورا كبيرا في تواصل المدن الساحلية الجزائرية لصعوبة إتصالها ببعضها بواسطة طرق برية بنوعيها لعوائق تضاريسية.

ثانيا: تحديث شبكة المواصلات

يجري - كما سبقت الإشارة لهذا- تحديث شبكة المواصلات و بكل أنواعها: معبدة, حديدية, مطارات أو موانئ ..., و ذلك لضرورات التنمية الملحة و من ذلك:

1 -الطرق المعبدة: الطريق السيار شرق – غرب, من الحدود الشرقية إلى الحدود الغربية بطول 1216 كلم.

2 -السكة الحديدية: مشروع خط الهضاب العليا الرابط بين عين التوتة بباتنة إلى تيارت, و مد خطي توقرت و الجلفة إلى حاسي مسعود.

3 -الموانئ البحرية: إنشاء ميناء جن جن بجيجل بطاقة إستقبال 4.5 مليون طن.

4 -المطارات: توسيع مطار هواري بومدين و إنشاء مطارات أخرى.

ثالثا: المشاريع المستقبلية:

تتمثل هذه المشاريع في تحديث المنشآت القاعدية للمواصلات, بدأ العمل بها منذ 2005 و لا يزال العمل في بعضها قائما إلى اليوم, و هاته المشروعات هي:

1 -مشروع الطريق السيار شرق - غرب.

2 -مشروع إنشاء طرق سريعة بطول 1700 كلم.

3 -مشروع خط بري عابر للصحراء.

4 -مشروع لتوسيع الموانئ و المطارات:

- 11 ميناء مزدوج (إستيراد و تصدير).
- 2 ميناء للبترول و الغاز (سكيكدة و أرزيو).
- 5 موانئ للصيد البحري.

جميع الحقوق محفوظة لموقع عيون البصائر
www.elbassair.net

التطبيق:

1 -لطبيعة البلاد الجزائر, أصبح للنقل الداخلي الجوي و البحري أهمية كبرى, علّل ذلك.

2 -يحتل النقل بواسطة السكك الحديدية (القطارات) قرابة نصف البضائع المنقولة عبر الوسائط الأخرى. بم تعلّل ذلك؟

3 -رغم ما تمتلكه الجزائر من وسائل النقل الجوي (عدد الطائرات و عدد المطارات) فإنه - في نظر البعض- غير كاف, ما رأيك في هذا؟ و بم تعلله؟

جميع الحقوق محفوظة لموقع عيون البصائر
www.elbassair.net