



جامعة الجزائر 3



كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية

قسم التنظيم السياسي والإداري

تقييم سياسة النقل في الجزائر -دراسة حالة النقل الجوي-

(أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطّور الثالث ل.م.د. تخصص سياسات عامة)

المشرف:

د. فارس لونيس

إعداد الطالب:

صالحي نادية

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	مؤسسة الانتماء	الصفة
إدريس عطية	أستاذ التعليم العالي	جامعة الجزائر 3	رئيسا
فارس لونيس	أستاذ محاضر أ	جامعة الجزائر 3	مشرفا ومقررا
سمير بوعيسى	أستاذ التعليم العالي	جامعة الجزائر 3	ممتحنا
حديدي عائشة	أستاذ محاضر أ	جامعة الجزائر 3	ممتحنا
جزار مصطفى	أستاذ التعليم العالي	جامعة الشلف	ممتحنا
مراد حجاج	أستاذ محاضر أ	جامعة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024-2025

الشكر

في البداية الشكر لله عز وجل الذي وفقني في إتمام هذا البحث المتواضع

والذي من دون عونه لما وصلت

كل الشكر والتقدير للأستاذ المشرف فارس لونيس الذي لم يبخل علي من توجيهات

ومعلومات ساعدتني على اكمال أطروحتي، أخص بالشكر كل أساتذة كلية العلوم السياسية

والعلاقات الدولية ، شكر خالص لكل من ساعدني ولو بكلمة طيبة.

وفي الأخير أشكر أعضاء المناقشة لقبولهم مناقشة هذه الأطروحة.



الاهداء

أهدي هذا العمل الى روح الوالدين رحمهم الله وأسكنهم فسيح جناته،
الى أسرتي الكريمة أختي وأخويا،
الى كل الأقارب والعائلة،
الى جميع الأصدقاء والزملاء في الدراسة كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية الجزائر 3
وجامعة مولود معمري تيزي وزو.

صالحى نادية

مقدمة:

احتاج الانسان منذ وجوده إلى وسيلة للتنقل من أجل تلبية حاجاته المختلفة من تجارة، استكشاف، تجول وغيرها فقد سعى الى تطوير هذه الوسائل مع مر الزمن وبعد استخدامه الأول لطرق بدائية كالسفر على الحيوانات، راح يحاول تطوير هذه الوسائل حتى اكتشف مختلف وسائل النقل البرية، البحرية والجوية، تغيرت هذه الوسائل وتطورت عبر التاريخ وتطورت معها الفاعلية فبعدها كانت بطيئة الحركة والوزن مستهلكة طاقة كبيرة، أصبحت الآن تلبى حاجاته بأكثر راحة وأقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة.

عزز النقل بشكل كبير تقدم اقتصاد وصناعة وثقافة عديد البلدان فنقل البضاع هي المهمة الأساسية يليه نقل الأفراد من مكان لآخر، حيث يعتبر النقل من السمات الرئيسية للحضارة في هذا العصر ومن أهم عوامل استمرارها وتقدمها، فهو عنصر هام في عملية نمو الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية وتعتمد عليه كثير من القطاعات كالصناعة، الزراعة والسياحة.

يحتل النقل مكانة مهمة في اقتصاد وتطوير البلدان، فهو لا يضمن فقط تنقل الأشخاص والبضائع بين المناطق المختلفة، بل يشارك أيضًا في تنظيم المدن وفك العزلة عن المناطق النائية، يصبح دوره أساسيًا حيث يشكل الدعم أو الناقل لتدفق المنتجات والأشخاص في المجتمع.

وبالتالي، يُعتبر النقل عنصرًا للقوة الاقتصادية والسياسية، وغالبًا ما يُصنف برئة الاقتصاد " إنه يمثل إحدى أهم الأنشطة البشرية، وهو ضروري في الاقتصاد ويلعب دورًا رئيسيًا في تحديد أو تكثيف العلاقات المكانية بين المواقع الجغرافية إنه خدمة تتدخل على مستويات متعددة، وتؤثر على جوانب عديدة من الحياة، وبالتالي، فإنه يكتسب أهمية كبيرة تطل عدة مجالات (اقتصادية، اجتماعية، سياسية، بيئية، جغرافية، وما إلى ذلك)، ونتيجة لذلك، يساهم في التنمية الاقتصادية لأي منطقة جغرافية من خلال خلق فرص عمل ومختلف الأنشطة المترتبة عن ذلك، يرتبط عدد كبير من الوظائف المباشرة وغير المباشرة بصناعة النقل، حيث ساهموا بشكل كبير في تحديد مواقع الأنشطة، خاصة الأنشطة الصناعية، وتوجيه السكن وتوطين الأنشطة

البشرية وبالتالي، للنقل دور مهم في تشكيل وتنظيم الفضاءات والأراضي، خاصة في المناطق الحضرية بشكل عام، يمكن القول إن الحركة المحدودة تعتبر عائقًا للتنمية، بينما تعتبر الحركة القوية عامل دافع للتنمية بالإضافة إلى ذلك، يعد الأداة الأهم لسياسة التخطيط العمراني هو تحديد موقع مثالي للبنية التحتية للنقل (الطرق، الطرق السريعة، السكك الحديدية، الموانئ، المطارات، إلخ).

يشكل قطاع النقل في الجزائر ركيزة أساسية للاقتصاد الوطني، حيث يمتلك شبكة واسعة من الطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، يعتمد الجزائريون بشكل رئيسي على الحافلات وسيارات الأجرة الجماعية والقطارات للتنقل داخل المدن وبين الولايات، بينما تلعب المطارات والموانئ دورًا حاسمًا في حركة النقل الدولي والتجارة.

شهد القطاع في السنوات الأخيرة تطورات كبيرة من خلال مشاريع بنية تحتية ضخمة مثل توسيع شبكة الطرق السريعة وتحديث السكك الحديدية وتحسين خدمات النقل العام، كما تعمل الدولة على تطوير وسائل نقل أكثر استدامة مثل النقل الحضري الكهربائي والمترو، خاصة في المدن الكبرى مثل الجزائر العاصمة ووهران.

رغم هذه الجهود، يواجه القطاع بعض التحديات المستمرة، مثل الازدحام المروري في المدن الكبرى وحاجة بعض الطرق إلى صيانة دورية وتطوير وسائل نقل أكثر كفاءة وراحة للمواطنين. أهمية الدراسة:

يمكن تقسيم أهمية الدراسة الى جانبين علمي وعملي،

- **الأهمية العلمية** تتمثل في التعريف بالسياسة العامة للنقل وتفاعلاتها مع المجتمع، فهو قطاع بالغ الأهمية يجدر ان يكون من أهم مواضيع السياسة العامة خاصة في الجزائر لمقوماتها الشاسعة التي تؤهلها لجعل هذا القطاع عنصر محوري في تنميتها الاقتصادية، ولأنه موضوع لم تتناوله كثير الجامعات في السنوات الأخيرة وعليه يمكن لهذه الدراسة إعطاء إضافة وأن تكون مرجع لدراسات في المستقبل.

-الأهمية العملية: يكمن في أننا نعالج وفي صدد دراسة موضوع يدخل ضمن مجال تخصصنا، وهو موضوع جدير بالدراسة في مجال السياسات العامة، فعملية تقييم سياسات النقل في الجزائر هي من أصعب مراحل صنع السياسة وتهدف لتزويد صناع القرار بتحليل ومعطيات قد تساهم في توجيههم في مراحل اعداد السياسة العامة وتقادي الوقوع في نفس المشاكل والتي تحول دون تحقيق تنمية اقتصادية متكاملة.

أهداف الدراسة:

أما فيما يخص الأهداف المرجوة من هذه الدراسة يمكن جملها في العناصر التالية:

- تحديد الإطار النظري للسياسة العامة والنقل بالإضافة لتحليل لواقع النقل في الجزائر والمرور بنشأة النقل في الجزائر ومراحل تطوره .
- التعرف على أنوان النقل في الجزائر وواقع هياكلها القاعدية.
- التعرف على قطاع النقل الجوي في الجزائر .
- محاولة تقييم سياسات النقل الجوي في الجزائر .
- الوصول لعدة نتائج وتوصيات يمكن الاستفادة منها في تقويم السياسات العامة .

2.مبررات اختيار موضوع الدراسة:

هناك عدة أسباب كانت الدافع وراء اختيار هذا الموضوع ويمكن جملها فيما يلي:

- مبررات موضوعية: لم يعد النقل مجرد وسيلة تنقل بسيطة فقد حدثت تطورات هائلة في هذا المجال وأصبح من أعمدة الاقتصاد في العالم ومؤثر أساسي لعديد القطاعات الأخرى وبحكم تخصصنا في السياسات العامة ارتأيت تسليط الضوء على هذا الموضوع ودراسة سياسة النقل في الجزائر ووضعية النقل الجوي في الفترة الأخيرة.
- مبررات ذاتية: لطالما كان موضوع النقل من المواضيع التي أثارت اهتمامي كدارس للسياسات العامة وبحكم أن الجزائر لها كل المؤهلات والإمكانات لتطوير هذا القطاع والمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد، وأيضا من أجل أن يصبح مرجع ويفيد الراغبين في مواصلة البحث في هذا المجال.

3- إشكالية الدراسة:

يعد قطاع النقل فرعاً اقتصادياً مهماً وشرطاً أساسياً لعملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية، فلم يعد مجرد تلك الوسيلة البسيطة التي تقوم بنقل الأشخاص من مكان لآخر أو وسيلة للسياحة وزيارة أماكن جديدة، في الثلاثين سنة الماضية حدثت ثورة كبيرة في هذا المجال حيث أصبح موازياً لعدد المجالات فيما يخص المساهمة في اقتصاديات الدول، وهذا التقدم يعود لسياسات وحكومات الدول التي أولته اهتمام وثقة في أنه سيكون عاملاً أساسياً في تقدم وتطور الدول. ستحاول هذه الدراسة الإجابة على الإشكالية التالية:

كيف تساهم سياسة النقل الجوي في تطوير أداء شركة الخطوط الجوية الجزائرية بغية الوصول إلى كسب رضا الزبون في الجزائر؟

وتتفرع من هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية:

- ماذا نقصد بالسياسات العامة؟ ماهي مراحل تطور النقل؟
- ماهي السياسات التي شهدتها قطاع النقل في الجزائر؟
- ما هو واقع قطاع النقل الجوي في الجزائر؟
- ماهي الاستراتيجيات المتخذة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية لمواكبة تطلعات الزبائن؟

-فرضيات الدراسة:

للإجابة على الإشكالية ومختلف التساؤلات الفرعية قمنا بصياغة الفرضيات التالية:

الفرضية الرئيسية:

وللإجابة على الإشكالية السابقة تم الانطلاق من الفرضية التالية:

تعتبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية الإطار الأمثل والواقعي لتطبيق الاستراتيجية العامة للنقل في الجزائر.

وتتفرع تحت هذه الفرضية لمجموعة من الفرضيات الثانوية وهي كالتالي:

- يشكل قطاع النقل أحد أهم المجالات التي تتدرج ضمن اهتمامات صانع القرار.

- حاولت الحكومة الجزائرية من خلال السياسات العامة المتبعة لتطوير قطاع النقل واعطائه اهتمام مقارنة بالقطاعات الأخرى.
 - يشهد قطاع النقل الجوي في الجزائر تطور يعكس الالتزام بما ورد في المنظومة القانونية ومواكبة التحديات التي تفرضها المنافسة العالمية.
 - تعمل شركة الخطوط الجوية الجزائرية على تعزيز مكانتها من خلال الخدمات التي تعمل على تحسينها بغية كسب رضا الزبائن.
- حدود الدراسة:** بغية التحكم العلمي والمنهجي في الموضوع تم ضبط الدراسة بالحدود الآتية:
- 1 الحدود الزمانية:** 2000-2025 شهد قطاع النقل الجوي في الجزائر في هذه الفترة إصلاحات اقتصادية وهيكلية تبنتها الجزائر، تم من خلالها فتح مجال النقل الجوي للمنافسة وسمح بتأسيس شركات طيران خاصة.
- 2003 اعلان افلاس الشركات الخاصة وعودة هيمنة شركة الخطوط الجوية الجزائرية على القطاع.
- شهدت هذه المرحلة مشاريع كبرى لتحديث المطارات (مثل مطار الجزائر الدولي، مطار وهران، قسنطينة...).
- دراسة الفترة حتى 2025 تسمح بتحليل تأثير جائحة كورونا (2020) على النقل الجوي في الجزائر.
- 2024- من خلال إعادة فتح المجال للخواص لإنشاء شركات طيران وبعث المنافسة في هذا المجال.
- 2025- بالنظر الى فتح المجال للخواص للاستثمار في قطاع النقل الجوي، وكذا إقرار شركة الخطوط الجوية الجزائرية لمجموعة من العروض التنافسية من أجل التشجيع على الاقبال عليها من طرف الزبائن.
- 2 الحدود المكانية:** تشغل الدراسة النطاق المكاني المتمثل في الجزائر باعتبار شركة الخطوط الجوية الجزائرية تعتبر الإطار الأمثل لقياس مدى فاعلية السياسة العامة للنقل.

-أدبيات الدراسة:

من أهم مراحل انجاز الأطروحات والرسائل الجامعية نجد الاطلاع على مختلف الدراسات العلمية السابقة التي تطرقت لموضوع دراستنا، ومن خلال المسح المكتبي وعبر الأنترنت لم نصادف أي دراسة مطابقة لموضوعنا وواجهنا قلة في المراجع ولكن هناك مراجع ساعدتني في الانطلاق وفيما يلي قائمة لأهم المراجع التي لها صلة بموضوع الدراسة.

✚ دراسة لذكرياء عقاري تحت عنوان "تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري دراسة

حالة النقل الحضري في الجزائر العاصمة"¹ ، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية

والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، 2015-2016، انطلق من

الإشكالية: هل حققت السياسات العمومية للنقل الحضري في الجزائر العاصمة أهدافها؟

من أجل الإجابة على هذه الإشكالية قام بتقسيم عمله الى 5 فصول، الأول كان نظري حول

السياسة العامة، الثاني حول تقييم السياسات العمومية للنقل، في الفصل الثالث تطرق للهيكل

التنظيمي والتشريعي للنقل البري في الجزائر، في الفصل الرابع تطرق لواقع قطاع النقل

الحضري في مدينة الجزائر، أما في الفصل الخامس والأخير فهو عبارة عن دراسة ميدانية

وتتضمن تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري في الجزائر.

من أهم النتائج التي خلص اليها البحث:

-رغم كل الجهود المبذولة من أجل ترقية القطاع الى أنه يبقى دون المستوى مقارنة ببعض

الدول المجاورة:

-خدمات ذات نوعية لا تتطابق مع معايير النقل الدولية وهذا لعدة أسباب أهمها هشاشة البنى

التحتية.

¹ ذكرياء عقاري، "تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري: دراسة حالة النقل الحضري في الجزائر العاصمة"، أطروحة

دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، قسم العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد النقل والامداد، جامعة باتنة 1

2015/2016.

-حاولت الدولة النهوض بالقطاع من خلال عدة برامج ومخططات من أجل التغطية على النقص الوارد.

كان هذا المرجع من أهم الدراسات التي ساعدتني في الانطلاق في البحث حيث تلتقي دراستنا في عملية تقييم السياسات العامة الا أن القطاع الخاص يختلف لكن حيث دراستنا على النقل الجوي وهذه على النقل الحضري.

✚ دراسة لبوجدة لمياء تحت عنوان النقل الجوي-الطيران المدني-ودوره في التنمية الحضرية¹، رسالة ماجستير في علم الاجتماع جامعة منتوري قسنطينة، استهلتها بإشكالية هل النقل الجوي باختلاف أنواع النقل الأخرى يحدث تنمية حضارية؟

من أجل الإجابة على هذه الاشكالية قامت بتقسيم العمل إلى أربعة فصول، في الفصل الأول تم التطرق للإطار المنهجي، في الفصل الثاني فكان حول الخلفية النظرية للنقل الجوي النشأة الأنماط والأنواع، في الفصل الثالث تم التحدث عن الإطار النظري للتنمية في الجزائر، الفصل الرابع والأخير تطرق للجانب الميداني للدراسة حول النقل الجوي المدني ودوره في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة.

اعتمدت على هذا المرجع في الفصل الثالث من دراستي حيث قمت بدراسة لواقع النقل الجوي في الجزائر أين استقدت من الشق النظري من هذا العمل، حيث تتأول في الفصل الثاني النقل الجوي في جانبه النظري من تعاريف ومراحل تطور النقل الجوي.

✚ Khedra brahma madjboud, transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc »² ,

¹ لمياء بوجدة ، " النقل الجوي -الطيران المدني- ودوره في التنمية الحضرية"، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، فرع علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري قسنطينة، 2010.

² Brahma madjboud khadra , transport maritime en Algérie , insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc » , (magister , faculté des sciences économiques, commerciales et sciences gestion, département des sciences commerciales ,université Abderrahmane ibn badis, Mostaganem, 2016 /2017)

magister en management et commerce international université
Abdelhamid ibn badis Mostaganem.

Pour effectuer son travail il a partagé en deux parties la première théorique sous le titre transport maritime, logistique maritime et compétitivité internationale, et la deuxième partie sur l'analyse comparative entre le port de Mostaganem (Algérie) et le port de Tanger (Maroc).

تطرق لقطاع النقل البحري في الجزائر من الجانب النظري والاحصائي حيث قدم عدة إحصائيات مساعدة في الدراسة

✚ دراسة لجدار رياض تحت عنوان اقتصاديات قطاع النقل ومشاكله في الدول العربية

دراسة حالة الجزائر¹، أطروحة دكتوراه كلية العلوم الاقتصادية علوم تجارية وعلوم

التسيير تخصص مناجمات المنظمات، جامعة الجزائر 3.

استهلها بإشكالية كالتالي ما هو واقع أداء وكفاءات اقتصاديات النقل وفق منهج التكامل بين دول الوطن العربي؟

للإجابة على هذه الإشكالية قام بتقسيم عمله لأربعة فصول، في الفصل الأول قام بالتطرق لأهم مفاهيم وتصنيفات النقل بالإضافة لأهميته الاقتصادية وعلاقته بالتنمية المستدامة، في الفصل الثاني تطرق للشروط والمقومات التطبيقية للنقل متعدد الوسائط لتحقيق التنمية المستدامة وفق تنظيم أحكام دولية وعربية، في الفصل الثالث واقع أداء وكفاءات اقتصاديات النقل وفق منهج التكامل بين دول الوطن العربي وفي الفصل الرابع والأخير فكان بعنوان واقع وآليات حل مشاكل اقتصاديات النقل في الجزائر .

✚ دراسة لببديري مدني تحت عنوان "تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر"² ، استهلها

الباحث بالإشكالية التالية كيف يمكن تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر، حتى

تتحقق التنمية الاقتصادية المنشودة والمستدامة؟

¹ رياض جدي، "اقتصاديات قطاع النقل ومشاكله في الدول العربية: دراسة حالة الجزائر"، (أطروحة دكتوراه، كلية الاقتصاد والتسيير، قسم علوم التسيير، فرع مناجمات المنظمات، جامعة الجزائر 3، 2015/2016).

² ببديري مدني، "تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية و التسيير، تخصص إدارة أعمال، جامعة الجزائر 3، 2015/2016).

قام الباحث بتقسيم عمله لأربعة فصول الأول مفاهيمي بعنوان مدخل الى النقل، الفصل الثاني تناول الهياكل القاعدية للنقل، الفصل الثالث بعنوان تسيير النقل وهياكله القاعدية، وأخيرا الفصل الرابع بعنوان تسيير الهياكل القاعدية للنقل في الجزائر.

في الأخير توصل الى النتائج التالية:

-تعتبر الهياكل القاعدية للنقل من أهم العناصر الأساسية في قطاع النقل ولا يمكن تطوير هذا الأخير دون شبكة هياكل قاعدية متطورة.

-النقل وهياكله القاعدية كسلسلة نقل الحركة واحدة تدعم الأخرى من أجل تطوير القطاع.

✚ دراسة لمحمود أحد عجاج، أطروحة دكتوراه تحت عنوان "دراسة قياسية لقطاع النقل

بالجزائر 1970-2012"¹، انطلق من الإشكالية التالية كيف يمكن بناء نموذج

قياسي لتقدير وتحليل دوال قطاع النقل بحسب فروعها؟

✚ من أجل الإجابة على الإشكالية ومختلف التساؤلات المطروحة قام الطالب بتقسيم

عمله لستة فصول كالتالي: الفصل الأول قام بدراسة النقل والمفاهيم الأساسية وأهميته

في التنمية الاقتصادية، الفصل الثاني قام بعرض لواقع النقل البري بشقيه الطرقي

والسكك الحديدية في الجزائر، الفصل الثالث كان مكملا للفصل الثاني بعرض باقي

فروع النقل في الجزائر أي النقل البحري والجوي، الفصل الرابع دراسة تحليلية لأهم

المؤشرات الرئيسية التي تنعكس على نشاط النقل في الاقتصاد الجزائري، الفصل

الخامس توضيح للنموذج القياسي المستعمل في الدراسة القياسية، الفصل السادس

تناول الدراسة التطبيقية .

¹ محمود أحد عجاج، "دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم

الاقتصادية و التسيير، تخصص اقتصاد كمي ن جامعة الجزائر 3 ، 2016/2017)

دراسة لمنيرة بوالملح بعنوان "قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات

التنمية المستدامة في الجزائر"¹ ، انطلق من الإشكالية التالية كيف يمكن أن يسهم

قطاع النقل البري للمسافرين في تحقق التنمية المحلية المستدامة في الجزائر؟

من أجل الإجابة على الإشكالية قام الباحث بتقسيم دراسته لخمس فصول، الفصل الأول تطرق لخلفية النظرية لقطاع النقل وأهميته الاقتصادية، الفصل الثاني يتمحور حول المفاهيم النظرية المتعلقة بالتنمية المحلية المستدامة والنقل المستدام، الفصل الثالث خصصه لتوضيح وضعية قطاع النقل البري في الجزائر وتحليل الجهود المبذولة لتطويره وتحسينه، الفصل الرابع يتعلق بتحليل واقع النقل البري لولاية جيجل وأهميته في تحقيق التنمية المحلية المستدامة، الفصل الخامس يتضمن دراسة استطلاعية تقييمية لوضعية النقل الحضري بمدينة جيجل .

استنادا للإشكالية الرئيسية والتساؤلات الفرعية المراد الإجابة عنها، والفرضيات العلمية التي بدأنا منها ارتأينا لتقسيم الدراسة لأربعة فصول بدت مناسبة لمعالجة مختلف جوانب الدراسة.

-مناهج واقتربات الدراسة ومختلف أدوات البحث العلمي المستعملة

تختلف المناهج العلمية بناءً على طبيعة الموضوع المدروس، ولكل منها وظيفتها وخصائصها التي يستخدمها الباحث في مجال اختصاصه. المنهج، أيًا كان نوعه، هو الطريقة التي يسلكها الباحث للوصول إلى نتيجة معينة وتتماشى مع طبيعة الموضوع المدروس.

تماشياً مع طبيعة موضوع الدراسة فقد قمت بتوظيف منهجين هما:

• **المنهج التاريخي:** الذي يعبر عن دراسة أحداث في الماضي لفهم الحاضر والمستقبل²،

قمت باستعماله في المبحث الثاني من الفصل الأول من خلال العودة الى التطور

التاريخي للنقل بمختلف أنواعه ومراحل تطوره عبر الزمن والبحث في مدى تأثير هذه

التطورات على الواقع الحالي.

¹ منيرة بو الملح، "قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية و التزامات التنمية المستدامة في جيجل" ، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الأقاليم، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، 2017/2018).

² فهمي سليم الغزوي وآخرون، المدخل إلى علم الاجتماع، الإصدار الثاني، دار الشروق، عمان، 2004، ص 400.

- **منهج دراسة الحالة:** الذي يقوم على دراسة حالة جماعة أو مؤسسة من أجل التقرب الظاهرة المراد دراستها وجمع معلومات دقيقة¹، من خلال بتوظيف هذا المنهج في الفصل الثالث في دراسة حالة النقل الجوي " شركة الخطوط الجوية الجزائرية" بغية التعميم على الحالات المشابهة.
 - **الاقترب المؤسسي:** "الذي يعتبر مجموعة من المظاهر والأنماط السياقية التي تحدد وتقيّد الفرص للسلوك الفردي"² لم تقتصر دراستنا على النظري الوصفي فقط بل قمنا بدراسة ميدانية لمؤسسة عمومية وهي شركة الخطوط الجوية الجزائرية تشمل كل الأبعاد من الفرد وسياسات الشركة.
 - **الاقترب البنائي الوظيفي³:** يعتبر أساسي في عملية دراسة الظواهر وتفسيرها يعرف بالاقتراب النسقي أو اقتراب المدخلات والمخرجات، قمنا بتوظيف هذا الاقتراب في الفصل الرابع الدراسة الميدانية.
- بالإضافة لمجموعة من أدوات البحث العلمي:
- الملاحظة:** في البحث العلمي، الملاحظة هي عملية يقوم فيها الباحث بالانتباه والتدقيق تجاه ظاهرة أو حادثة معينة، بهدف التقصي والتحري وسبر أغوارها للوصول إلى نتائج وعلاقات بين المتغيرات، وهي وسيلة للحصول على المعلومات واكتساب الخبرات وفهم الظواهر بأسلوب دقيق، من خلال مشاهدة ومراقبة الإشكاليات وفق خطة وأهداف محددة مسبقاً⁴.
- الاستبيان:** يعتبر أداة بحثية تستخدم لجمع البيانات والمعلومات المتعلقة بموضوع معين من خلال مجموعة من الأسئلة التي يجيب عنها أفراد عينة الدراسة، يُعد الاستبيان من أبرز

¹ Schutt R. Investigating The social Work: the process and practice of Research.

Thousand Oaks. CA: Pine Forge Press.1996

² ناصر محمد عارف، ابستمولوجيا السياسة المقارنة: النموذج المعرفي، النظرية، المنهج، بيروت: مجد المؤسسة الجامعية، 2002، ص.2004.

³ جابريل إيه ألموند، بنغهام بأويل إلبن، السياسة المقارنة في وقتنا الحاضر نظرة عالمية، تر: هشام عبد هلال، مراجعة: سمير نصار، عمان: الدار الأهلية للنشر والتوزيع، 1998.

⁴ عناية غازي، البحث العلمي منهجية اعداد البحوث والرسائل ، الأردن: دار المناهج للنشر والتوزيع، 2014. ص. 83.

الأدوات المستخدمة في الأبحاث العلمية، خاصة في المجالات التربوية والاجتماعية، حيث يساعد الباحث على التعرف على توجهات وسلوكيات العينة، والحصول على معلومات مهمة لتنفيذ البحث العلمي¹.

المقابلة: هي عبارة عن حوار هادف وواعي يتم بين شخصين أو أكثر، حيث يقوم الباحث بطرح أسئلة محددة أو نقاط بحثية على المبحوث، الذي يجيب شفويًا، بهدف جمع معلومات لا يمكن الحصول عليها بسهولة بأدوات أخرى كما تتميز المقابلة بالتفاعل الاجتماعي، حيث ينتبه الباحث إلى ردود أفعال المبحوث وحركات جسده، مما يعزز دقة المعلومات².

أسلوب تحليل البيانات باستخدام تقنية*SPSS: برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية، المعروف اختصارًا بـ SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)، هو برنامج شهير ومستخدم على نطاق واسع لتحليل البيانات الإحصائية في مجالات العلوم الاجتماعية، بالإضافة إلى التسويق، الصحة، التعليم، وغيرها من المجالات البحثية، يوفر SPSS واجهة سهلة الاستخدام وأدوات متقدمة لتحليل البيانات الكمية والنوعية، تشمل الإحصاءات الوصفية، اختبار الفرضيات، تحليل الانحدار، النمذجة التنبؤية، وتحليل العوامل، مع إمكانية إدارة البيانات وتنظيفها وإنشاء تقارير ورسوم بيانية توضيحية. يتميز البرنامج بقدرته على تبسيط عمليات التحليل الإحصائي، مما يتيح للباحثين وغيرهم من المستخدمين استخراج رؤى دقيقة وموثوقة من البيانات دون الحاجة إلى معرفة برمجية عميقة، كما يدعم العمل عبر القوائم أو لغة الأوامر لتكرار التحليلات المعقدة، تأسس SPSS في عام

¹ عبد الهادي الفضلي، أصول البحث، الجامعة العالمية للعلوم الإسلامية، بيروت- لبنان: دار المؤرخ العربي، 1412هـ/ 1992م، ص13.

² أحمد نقي، المقابلة: الماهية، الأهمية، الأهداف، الأنواع، مجلة أفانين الخطاب، المجلد1، العدد 02، 2021. ص86.

* الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية المسماة: Statistical Package For Social sciences

* International Business Machines

1968، واستحوذت عليه شركة IBM* عام 2009، ليظل من الأدوات الأساسية في البحث العلمي واتخاذ القرارات المبنية على البيانات¹.

هيكلية الدراسة: تم تقسيم البحث إلى أربع فصول رئيسية، تم التركيز في الثلاثة الأولى على الجانب النظري للبحث، في حين تم تخصيص الفصل الرابع للجانب الميداني. يحمل **الفصل الأول**، عنوان **الاطار المفاهيمي للسياسة والنقل** تم فيه التطرق إلى إشكالية الدراسة وفرضياتها، مع استعراض أسباب اختيار الموضوع وأهداف الدراسة وأهميتها، كما تم تحديد المفاهيم الأساسية المتعلقة بالبحث ومنهجيته، وذلك من خلال الإشارة إلى المنهج المتبع وأدوات البحث المستخدمة، بالإضافة الى عرض مفاهيمي للسياسة العامة من الأصول التاريخية لمفهوم السياسة العامة الى تحليل السياسة العامة مروراً بمراحل صنعها مع عرض مختلف المفاهيم المتعلقة بالنقل وتطوره التاريخي.

الفصل الثاني المعنون **بالسياسة العامة للنقل في الجزائر** تم فيه تقديم عرض لمراحل تطور قطاع النقل في الجزائر قبل الاستقلال وبعده، بالإضافة للتطرق لوضعية قطاع النقل البري بجميع أنواعه الطرقي والسككي وأخيراً عرض لقطاع النقل البحري في الجزائر. **في الفصل الثالث** المعنون **بواقع قطاع النقل الجوي في الجزائر** تم التركيز فيه على النقل الجوي من خلال عرض عام لوضعية وحركة النقل الجوي العالمي لنتقل لدراسة وضعية النقل الجوي في الجزائر من مرحلة تشكله الى وضعيته الحالية.

أما الفصل الرابع والأخير فكان تحت عنوان **شركة الخطوط الجوية الجزائرية** والذي هو عبارة عن دراسة ميدانية للشركة قمنا من خلالها بعرض تقديمي للشركة ودراسة لسوق النقل الجوي الحالي في الجزائر، وفي الشق الثاني قمنا بتقييم خدمات الشركة من خلال اعداد استبيان موجه لعينة عشوائية من زبائن الشركة عبر الانترنت بالإضافة لعرض وتحليل النتائج.

صعوبات الدراسة: واجهت هذه الدراسة مجموعة من الصعوبات يمكن حصرها في التالي:

¹ Jonathan Godin, **Introduction à SPSS Premiers pas**, Département de mathématiques et de statistique universite de monterial, 2017.p.8.

- قلة المصادر والمراجع حيث يعتبر الموضوع غير متناول في العلوم السياسية.
- صعوبة الحصول على المعلومات والاحصائيات فيما يخص الجانب التطبيقي سواء من وزارة النقل، وزارة الأشغال العمومية وشركة الخطوط الجوية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للسياسة العامة والنقل

إن أهم الركائز التي يقوم عليها النهوض بنوعية حياة أفراد المجتمع وتنمية مستوى معيشتهم في جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية هي الاستراتيجية المستقبلية لنوعية الحياة في المجتمعات المتقدمة النمو والتنمية على حد سواء، والدولة والتدبير، وللسياسة العامة دور رئيسي في تحقيق كل ذلك من خلال الأدوات التي تمتلكها، والأهمية التي توليها لتعزيز الاقتصاد وجهوده الحثيثة لتنمية المجتمع والشؤون الاجتماعية، والأمن والاستقرار، ولذلك فإن من الأهمية بمكان تحقيق أفضل النتائج في هذا القطاع الاستراتيجي من خلال وضع استراتيجياته الحالية والمستقبلية، وتوجيه قراراته وصياغة أهدافه، إلا أن تحديات ومشاكل عديدة ومتنوعة قد تنشأ في تحقيق أهدافه.

وفي البحث الثاني، سنركز على النقل وتطوره عبر العصور وقطاع النقل ووسائله، وسيكون هذا الفصل بمثابة مقدمة لفصول أخرى من أجل زيادة الوضوح والدقة في الموضوع ومحاولة الرد على المشاكل التالية وفقاً لكل بحث من الباحثين في الفصل الأول ما هي مفاهيم السياسة العامة وكيف يمكن تعريفها؟ ما هي الخصائص الأساسية للسياسة العامة وما هي عناصرها الأساسية؟ ما هو التعريف الدقيق للنقل وعلى أي أساس يمكن تصنيف أنواع النقل وأين أهمية النقل الاقتصادي والبيئي؟

المبحث الأول: السياسة العامة مقارنة مفاهيمية:

السياسة العامة هي مجالات واسعة من العلوم السياسية والإدارة الحكومية التي تتعلق بالمفاهيم والمعتقدات والممارسات التي يتم استخدامها في اتخاذ القرارات السياسية وإدارة السلطة العامة من أجل تحقيق الأهداف المطلوبة، وبالتالي، المعرفة والتفكير في المفاهيم السياسية هي ضرورية للبحث والتحليل من السياسات الحكومية وكذلك للقدرة على تحقيق أهداف سياسية من تعزيز التنمية والتوازن الاجتماعي في المصلحة العامة، لهذا السبب، سنحاول تغطية كل جوانب السياسة العامة في هذه الدراسة، بما في ذلك مصادرها والتحديات، والأشكال، والخصائص، ودرجاتها، وكذلك مراحل تطورها. فما هي المبادئ القائمة على السياسة العامة؟

تحقيق المبتغى السياسي منها وهو تحقيق المصلحة العامة بتعزيز التنمية والتوازن في المجتمع، لهذا في هذا المبحث سنحاول تغطية كل ما يتعلق بالسياسة العامة وتحديد مفاهيمها بداية من النشأة، التعاريف، الأنواع، الخصائص والمستويات، وأخيرا مراحل صنعها.

المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة:

ومن الصعب تعريف المصطلحات أو المفاهيم في أي مجال من مجالات العلوم الاجتماعية، بما في ذلك العلوم السياسية، لأنها عملية وحديثة علميا. ونتيجة لذلك، قام العديد من المثقفين والسياسيين بتوحيد جهودهم لتحديد المصطلحات والسياسات، وهو ما يمكن اعتباره تحدياً يتطلب دراسة مستفيضة للنظريات والأدبيات ذات الصلة بالموضوع.

"السياسة العامة" عبارة تستخدم في العديد من المجالات والأحداث، والتي تشير إلى مفهوم مهم من العلوم السياسية والإدارة الحكومية¹، وكذلك القرارات والتطورات التي اتخذتها الحكومة أو المنظمة العامة في واحدة أو أكثر من إطار تنظيم وإدارة القضايا العامة في المجتمع. وتغطي السياسة* العامة طائفة واسعة من القضايا والمشاكل، بما في ذلك السياسات والأنظمة

¹ أحمد طليب، دور المعلومات في رسم السياسة العامة في الجزائر دراسة حالة المجلس الوطني الاقتصادي

والاجتماعي، رسالة ماجستير في التنظيم السياسي والإداري، جامعة بن يوسف بن خدة، كلية العلوم السياسية والاعلام، قسم العلوم الساسية والعلاقات الدولية، 2006/2007. ص.22.

* حيث أن السياسة تعني تنظيم العلاقات بين جميع الدول والكيانات في العالم، ولأن السياسة هي أحد أهم شروط تحقيق الاستقرار بين مختلف دول العالم فإن مصطلح السياسة.

وهو مصطلح مأخوذ من الفعل الحالي الذي يوفر، بمعناه، عملية لمعالجة المسائل والشؤون ومعناها في الفعل السابق فهو ليس مجرد مفهوم لتنظيم وترتيب الأمور المتعلقة بمسألة معينة وبعبارة أخرى، تعني السياسة مجموعة من تدابير وأساليب وأساليب صنع القرار من أجل تحقيق شكل تنظيمي جيد للشؤون الحياتية في مختلف أجزاء المجتمعات البشرية وهو أيضا وسيلة لدراسة آليات خلق الوئام والتوافق المتبادل بين جميع البشر، مثل التوجهات الاقتصادية، والتوجهات الاجتماعية والإنسانية وغيرها من جوانب الشؤون المجتمعية فهو لا ينظم العلاقة بين الحاكم وحكومته فحسب، بل ينظم أيضا العلاقة بين سلطة الدولة وكيفية تعاملها مع السلطات الأخرى في إقليمها، وكذلك بين الدولة والدول الأخرى.

جاء الاهتمام بالتعريف اللغوي لكلمة "سياسة" لأنها واحدة من أكثر الكلمات استخداماً من قبل السياسيين ولأنه أمر حاسم لفهم كيفية هيكلة المجتمع واتخاذ القرارات على المستوى الحكومي. تعود كلمة "سياسة" انظر: عبد الوهاب الكيالي، ماجد نعمة، وآخرون، موسوعة السياسة، المؤسسة العربية للدراسات والنشر بيروت، لبنان، 2007. ص.362-368 كما أن السياسية في القاموس المحيط: ساست الرعية سياسة في إمرتها ونهيتها وفلانا مجرب قد ساس وسيس عليه، بمعنى أدب وأمر، والسياسة فعل السائس الذي يسوس الدواب سياسة، أي يقوم عليها ويروضها والوالي يسوس الرعية أي يأمهم. انظر

والقوانين والبرامج والمشاريع الحكومية التي تؤثر على حياة المجتمع وتشكل الهيكل الاجتماعي والاقتصادي لهذا المجتمع، وهي تنتظر أهدافا محددة مثل تحسين الخدمات العامة، وضمان المساواة والعدالة الاجتماعية، وحماية البيئة، وتعزيز الأمن والاستقرار وتعزيز الديمقراطية لهذا لا يمكن تحديد مفهوم السياسة العامة من منظور واحد فقط بل هناك مناهج ومنظورات أخرى يمكن استخدامها لفهم السياسة العامة.

أولا: تعريف السياسة العامة من منظور تحليل النظام:

من منظور تحليل النظام، يعرف "ديفيد ايستون" السياسة العامة بأنها "توزيع القيم والحاجات المادية والمعنوية في المجتمع التي تتخذها الحكومة بطريقة سلطوية أمره تتمثل في تحديد الاهداف والأولويات والسياسات والإجراءات التي تتخذها الحكومة لتحقيق هذه الاهداف"¹ النظام الاجتماعي والسياسي هو مجموعة من المكونات المترابطة التي تتفاعل مع بعضها وتؤثر على الآخرين يساعد على فهم التفاعلات والعلاقات بين المكونات المختلفة وكيف تؤثر على تشكيل السياسات العامة للحكومات يمثل هذا الاتجاه مجموعة من المفكرين من بينهم:

1-تعريف باربارا مكليين² Barbara McLean:

وعلى الرغم من عدم وجود معلومات مباشرة في نتائج البحث عن مفهوم "باربرا" للسياسة العامة، يمكننا تقديم تعريف عام للسياسة العامة يستند إلى نتائج البحث "تشير السياسة إلى مجموعة من المبادئ التي توجه أعمال الكيانات الحكومية فيما يتعلق بمسألة معينة أو مجموعة معينة من القضايا. "

أيضا: مجد الدين أبو طاهر، محمد بن يعقوب الفيروز آبادي ، القاموس المحيط، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت - لبنان، 2013. ص85

¹ فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة منظور كلي في البنية و التحليل، عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 2019. ص. 31.

² عطا الله خالد، دور التخطيط في رسم السياسة العامة للتنمية الاقتصادية دراسة حالة: الجزائر (1999-2012)،

رسالة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية تخصص : السياسات المقارنة، جامعة قسنطينة 3، 2013/2014. ص. 10.

تعد السياسات العامة أساسية في توجيه القرارات والإجراءات التي لها تأثير كبير على حياة الناس ومن بين الأفكار والنظريات المختلفة في هذا الموضوع، يتم اختيار منظور "باربرا ماكلين" للتحقيق والنقد المروع وفي كتابها "السياسة من منظور نظامي"، تلخص النهج التقليدي لصياغة السياسات وتشدد على مزايا استخدام التحليل التنظيمي في هذه الحالة وتؤكد على تحليل العوامل التي تؤثر على صنع السياسات وأثرها على المجتمعات وهي تسلط الضوء على نقاط الضعف في صنع القرار العام وتركز على العوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي تؤثر على صياغة السياسات .

إذا تعريف "كلاين" للسياسة العامة بأنها "عملية تتخذ فيها الحكومة قراراتها وتنفذها لحل المشاكل في المجتمع" بسيطاً للغاية، فالسياسة العامة ليست مجرد عملية حل المشاكل بل هي أيضاً عملية تحقيق العدالة وتعزيز المساواة في المجتمع لذا، يجب أن يتم توسيع نطاق تعريف السياسة العامة ليشمل هذه الجوانب الأخرى¹.

نقد وتحليل:

وترى "باربرا ماكلينان" أن فكرة السياسة العامة تعتبر مسألة ذات أهمية قصوى في المجال السياسي المعاصر غير أن دراسة دقيقة لهذه الفكرة تبين بعض عيوبها وصعوباتها: والواقع أن السياسات العامة تهدف إلى تعزيز الحياة العامة وتلبية احتياجات المجتمع، ولكنها تواجه تحديات في تنفيذ هذه السياسات وإحداث التغييرات اللازمة. بعلاوة على ذلك، يمكن أن يكون للسياسات العامة تأثير غير متوازن على الفئات المهمشة في المجتمع فقد تنص السياسات العامة مثلاً على حقوق الجميع، ولكن في الواقع لا تلتزم بتلبية احتياجات الفئات المهمشة والضعيفة هذا يؤدي إلى تفاقم العدالة الاجتماعية وتعميق الفجوة بين الطبقات الاجتماعية.

¹ Frank Fisher، Gerald J.Meller ، Maras. Sidney، **Handbook of public policy analysis: theory، politics. and methods** ،CRC press، Taylor& Francis group،2000.p.35

2. تعريف "غابريال ألموند":

تمثل "السياسة العامة محصلة عملية منتظمة من تفاعل المدخلات"¹ فهي مفهوم مركزي في العلوم السياسية والإدارة العامة، ومن بين الباحثين والعلماء الذين أسهموا إسهاما كبيرا في تطوير هذا المفهوم "غابرييل ألموند"، ويُعد "غابرييل ألموند" أحد الشخصيات البارزة في دراسة السياسة العامة وقد أسهم إسهاماً هاماً في تحليل دور السياسة العامة في تشكيل المجتمع واتخاذ القرارات، ووفقاً له، يتعلق مفهوم السياسة العامة بالقواعد والإجراءات والبرامج التي أنشأتها الحكومة لتحقيق أهداف المجتمع بشكل عام، إنه يعالج قضايا المصلحة العامة ويسعى إلى موازنة المصالح المختلفة في المجتمع².

تشمل هذه السياسة جميع القرارات والإجراءات التي اتخذتها الحكومة لتحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية والسياسية لذلك يشدد غابرييل ألموند على أهمية دراسة السياسات لفهم كيفية اتخاذ الحكومات وتنفيذ القرارات.

في رأيه، تعكس السياسة العامة العملية التي تتحول فيها المطالب والمتطلبات الاجتماعية إلى سياسات وبرامج حكومية فعالة.

ووفقاً لما ذكره غابرييل ألموند، فإن مفهوم السياسة العامة يتصل بالقواعد والإجراءات والبرامج التي وضعتها الحكومة لتحقيق أهداف المجتمع بوجه عام وهي تعالج قضايا المصلحة العامة وتسعى إلى تحقيق التوازن بين المصالح المختلفة في المجتمع وتشمل هذه السياسة جميع القرارات والإجراءات التي تتخذها الحكومة لتحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية والسياسية³ ويشدد "غابرييل ألموند" على أهمية دراسة السياسات لفهم الكيفية التي تتخذ بها الحكومات القرارات وتنفيذها ويرى أن السياسة العامة تعكس العملية التي تتحول فيها المطالب

¹ محمد زاهي بشير المغربي، مترجماً السياسة المقارنة: إطار نظري، بنغازي منشورات جامعة قاريونس. 1996. ص

² كمال المنوفي، مقدمة في مناهج وطرق البحث في علم السياسة، القاهرة وكالة المطبوعات، 2006، ص 35.

³ جابريال الموند، بنجهام بويل، السياسة المقارنة إطار نظري، الدار الأهلية للنشر والتوزيع، 1998. ص. 272.

والمطالب الاجتماعية إلى سياسات وبرامج حكومية فعالة وبالتالي، فإن فهم السياسة العامة يعزز الفهم الشامل للنظام السياسي والإداري للدولة.

وباختصار، فإن "غابرييل ألموند" عالم رائد في دراسة السياسة العامة وقدم إسهامات هامة في تعريف وتحليل مفهوم السياسة العامة ورأيه يعكس أهمية السياسة العامة في تشكيل المجتمع وتحقيق المصالح العامة وبفهمنا لمفهوم السياسة العامة¹، يمكننا أن نكون قادرين على تحليل القرارات الحكومية وفهم صنع السياسات فهما أفضل مادامت هي بناء منظم وتفاعل لجملة من المدخلات والمعلومات من مختلف المصادر وتحليلها وتنظيمها لاتخاذ القرارات العامة بدا بالمواطنين والمجموعات المهتمة والمؤسسات الحكومية والاكاديمية وحتى وسائل الاعلام بحيث يتم جمع تلك المدخلات من تلك المصادر المختلفة، بما في ذلك الآراء والاهتمامات والمشاكل العامة وتحليلها وتقييمها بناء على معايير معينة.

إذا (مطالب + دعم) مع المخرجات (قدرات وقرارات وسياسات)، للتعبير عن أداء النظام السياسي في قدرته (الإستخراجية، التوزيعية، الرمزية، الاستجابية، الدولية)، من خلال القرارات ألتخذة كما يعرفها أيضا من زاوية إجرائية بأنها تعبيرات عن نوايا يتم سنها وإقرارها من قبل السلطة التنفيذية والسلطة التشريعية التي تقوم بتخصيص الموارد وتحديد الجهات المسؤولة عن تطبيق وإنجاز هذه الأهداف².

نقد وتقييم:

يعتبر "غابرييل ألموند" أحد رواد علم السياسة وقدم العديد من المساهمات القيمة في فهم العلاقة بين الحكومة والمجتمع ومع ذلك، يمكننا أن نروج بعض النقاط النقدية في نظريته إلى المفهوم العام للسياسات العامة.

¹ محمد زاهي بشير المغربي، مترجما السياسة المقارنة: إطار نظري، مرجع سابق.ص. 274.

² الفهداوي، السياسة العامة، مرجع سابق، ص.33.

يعتبر "غابرييل ألموند" السياسات العامة كمجموعة من الأفكار والأهداف والقرارات التي تتخذها الحكومة لتحقيق المصلحة العامة، ومع ذلك، يمكننا أن نشكك في هذا التعريف، حيث أنه يعتمد بشكل كبير على نظرية الحكومة والمجتمع الواحدة الحاكمة ففي الواقع، هناك تعددية للمصالح والقيم في المجتمع، والتي يجب أخذها في الاعتبار عند وضع السياسات العامة. إضافة الى ذلك فإن السياسات العامة عند "الموند" تعكس توازن القوى بين النخب الحاكمة والجماهير، وهو مفهوم يدل عن تفكيره المحدود والتقليدي، ففي عصرنا، يشهد العالم بإصره تحولات اجتماعية واقتصادية وتكنولوجية مذهلة، وبالتالي يجب ان تتطور السياسات العامة لتلبية تلك التحديات الجديدة إذا يظهر قصور "الموند" في فهمه للمفهوم وتأخره في تطبيقه على واقعنا.

باختصار، يمكننا القول أن فهم السياسات العامة وفقا لما ذهب اليه "جبرييل الموند" يحمل العديد من النقاط الضعيفة والمحدودة فعلا، لهذا يتطلب فتح المجال للتفكير النقدي وتطوير فهمنا للمفهوم من خلال اعتماد افكار وتصورات اكثر تطورا وشمولا، فقط عندئذ يمكننا تطوير السياسات العامة التي تلبي احتياجات المجتمعات الحديثة وتعزز التغيير الإيجابي، نستنتج من تعريفات هذه النظرة أن السياسات العامة هي نتيجة التفاعل من النظام السياسي مع بيئته، لأنها غير فعالة ما لم تتخذ الظروف البيئية في الاعتبار.

وعلى الرغم من أنه من المهم تفسير السياسة العامة والتعليق عليها، إلا أن هذا النظرة قد تم انتقاصها من إزالة مسار عملية سياسية دقيقة داخل النظام السياسي، وبالإضافة إلى ذلك، فإن النظام السياسي يتوافق مع المتطلبات.

ثانيا: تعريف السياسة من منظور القوة¹:

وحيث أن السلطة هي أحد العوامل الرئيسية التي تؤثر على صنع القرار السياسي ورسم السياسات، وحيث تسعى السلطات إلى استخدام القوة لتعزيز مصالحها وأهدافها، فإن السياسة

¹ مصطفى كامل السيد، دراسات في النظرية السياسية، دراسات في النظرية السياسية، القاهرة، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية. ص 11.

العامة من منظور القوة تشير إلى فهم وتحليل العلاقة بين السلطة وصنع القرارات والقرارات السياسية في المجتمع كما أنها من أهم العناصر التي تدعم التقدم والاستقرار الاجتماعيين باستخدام السياسة العامة، ومن منظور السلطة، تشير السياسة العامة إلى فهم وتحليل العلاقة بين السلطة وصنع القرار السياسي وصنع القرار في المجتمع وهو أحد أهم المكونات التي تدعم التقدم والاستقرار الاجتماعيين من خلال استخدام السياسة العامة، والسلطة هي أحد العوامل الرئيسية التي تؤثر على صنع القرار السياسي وصنع السياسات، وحيثما تسعى السلطات إلى استخدام القوة لتعزيز مصالحها وأهدافها¹، ومن الأهمية بمكان فهم هذا المفهوم من منظور السلطة، تستخدم السياسات العامة كأداة لممارسة السلطة وتحقيق الأهداف المرجوة والسلطة عنصر حاسم في وضع السياسة العامة لأنها تستخدم للتأثير على الناس للقيام بأعمال محددة أو لاتخاذ قرارات معينة.

وباختصار، فإن السياسات العامة هي وسيلة لممارسة السلطة وتحقيق الأهداف المنشودة، ومن المهم أن توجه السلطة بطريقة عادلة ومتوازنة، حتى يمكن تحسين الصالح العام وحياة المجتمعات.

عرف "هارولد لاسويل" السياسة العامة على أنها: "من يحوز على ماذا؟ متى؟ وكيف؟² من خلال نشاطات تتعلق بتوزيع الموارد والمكاسب والقيم والمزايا المادية والمعنوية وتقاسم الوظائف والمكانة الاجتماعية، بفعل ممارسة النفوذ والقوة، والتأثير بين أفراد المجتمع من قبل المستحوزين على مصادر القوة"³، وكان "هارولد لاسويل" أحد أولئك المفكرين السياسيين الذين أسهموا إسهاما كبيرا في فهم وتحليل السياسة العامة وأعتبره تعريفا دقيقا وشاملا لهذا المصطلح، مع التركيز على أربعة عناصر رئيسية لتعريفه⁴:

أولاً، أشار إلى أن السياسة العامة تتناول في المقام الأول القرارات الحكومية وتنفيذها.

¹ محمد نصر مهنا، العلوم السياسية بين الاصلية والمعاصرة، الاسكندرية، مركز الدلتا للطباعة، 2002، ص.121.

² فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سبق ذكره، ص. 32.

³ محمد فايز عبد السعيد، قضايا علم السياسة العام، بيروت: دار الطليعة للطباعة والنشر، ط2، 1986، ص14

⁴ – Harold. D. Lasswell, Politics, **Who Gets What, When, How**, op cit , P13.

ثانياً، أشار إلى أنها تتعلق بتوجيه السلطة العامة.

ثالثاً، أشار إلى أهمية تأثير السياسة العامة على تحقيق الأهداف العامة للمجتمع.

وأخيراً، أشار إلى أن السياسة العامة أداة لتحقيق التوازن بين الفرد والمجتمع وتعزيز العدالة الاجتماعية.

ويمكن القول إن هذا التعريف الشامل والدقيق للسياسة العامة وفقاً لمبادرة المساواة يعكس أهمية الحكومة والإدارة، ويوجّه جدول أعمالها وقراراتها نحو الرفاه العام وتحسين الحياة في المجتمع ويساعد الفهم السليم للسياسة العامة على بناء نظام سياسي قوي وفعال وشفاف وخاضع للمساءلة وعادل، ولذلك، فإن فهم وتطبيق مفهوم السياسة العامة وفقاً "لأسيل" أمراً أساسياً لتحقيق التقدم والتنمية المستدامة في المجتمعات ويسهم في توجيه الحكومة واتخاذ القرارات العامة على أساس العلم ولصالح الجميع في تعزيز الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي.

وتستند سياسة السلطة العامة "إلى هارولد لاسويل"، في أنها نظام منهجي لتوزيع السلطة وصنع القرار في المجتمع ومع ذلك، عندما ننظر إلى هذه السياسة نظرة نقدية، يمكننا أن نرى بعض مواطن الضعف فيها¹:

أولاً، يرى "لاسويل" أن السلطة العامة تعتمد على توزيع السلطة بين الحكم والجماعات الحاكمة غير أنه يمكن القول إن هذا التوزيع غالباً ما يكون غير عادل وغير متوازن، فعلى سبيل المثال، قد تكون للجماعات الحاكمة مصالح ذاتية وقد تفضل خدمة مصالحها الخاصة بدلاً من خدمة المصلحة العامة وهذا يعني أن القرارات العامة قد تكون متحيزة وتفتقر إلى المرونة والعدالة.

ثانياً، يرى "لاسويل" أن السلطة العامة تعتمد على عمليات صنع القرار بيد أن هذا النظام يمكن أن يؤدي إلى قرارات غير فعالة وغير مناسبة. فعلى سبيل المثال، قد يتأثر صنع القرار

¹ بسيوني إبراهيم حمادة، دور وسائل الاتصال في صنع القرارات في الوطن العربي، بيروت، مركز الوحدة العربية، 1993، ص. 107.

بالضغوط السياسية والمصالح الشخصية، ومن ثم قد لا تكون القرارات الناتجة عن ذلك قادرة على الاستجابة بفعالية لاحتياجات المجتمع.

يمكننا القول إن السياسة العامة، وفقاً لما ذكره "هارولد لاسويل"، تتطوي على بعض مواطن الضعف والتحديات ومن الضروري أن ننظر نظرة نقدية إلى هذه السياسة وأن نحسنها ونطورها من أجل تحقيق العدالة والمرونة وتلبية احتياجات المجتمع على نحو أفضل.

كما عرفها كل من "مارك ليند نيبريك" و"بنيامين كروسي" على أنها "عملية نظامية تحظى بميزات ديناميكية متحركة، للمبادلة والمساواة للتعبير عن من يحوز على ماذا ومتى؟ وكيف؟ كما تعبر عن ماذا أريد؟ ومن يملكه؟ وكيف الحصول عليه؟"¹.

ومن أجل تعزيز المصلحة العامة، وصف "مارك ليند نيبريك" و"بنيامين كروسي" السياسات العامة بأنها قرارات وأعمال يتخذها الفرع التنفيذي للحكومة على أساس الأهداف والمبادئ المحددة للمجتمع².

إن تعريف السياسة العامة ليس بعيد المنال، والواقع أنه يمكن القول إن تعريفه يعاني من قيود وتحديات معينة وعلى سبيل المثال، يُبرز النقد أن تعريفه يعتمد اعتماداً كبيراً على الفرع التنفيذي للحكومة، الذي يعزز سيطرة الحكومة ويحد من دور المشاركة العامة والمجتمع في صنع القرار ويتجاهل تعريف "مارك ليند نيبريك" و"بنيامين كروسي" العوامل الاجتماعية والاقتصادية والثقافية التي يمكن أن تؤثر على صنع السياسات ويتطلب فهم السياسات العامة احترام التنوع والتعددية في القيم والمصالح والمعتقدات بين أفراد المجتمع، وهو جانب غائب عن تعريف "مارك ليند نيبريك" و"بنيامين كروسي".

وبعبارة أخرى، فإن تعريف "مارك ليند نيبريك" و"بنيامين كروسي" للسياسة العامة يشكل نقطة انطلاق جيدة لفهم هذا المفهوم، ولكنه يحتاج إلى مزيد من التطوير والتحسين ويجب أن

¹ الفهداوي، السياسة العامة، مرجع سابق، ص.32.

² عطاالله خالد، دور التخطيط في رسم السياسة العامة للتنمية الاقتصادية دراسة حالة: الجزائر (1999-2012)، مرجع سابق، ص.11.

نتجاوز الاعتماد الشديد على الحكومة وأن نأخذ في الحسبان العوامل الاجتماعية والاقتصادية والثقافية لضمان صنع السياسات العامة بشكل فعال وشامل للجميع.

وفقاً لمارك ليندبريك وبنيامين كروسي، تعريف السياسة هو "أفضل خيار بين البدائل المتاحة في ظل ظروف سياسية واقتصادية واجتماعية محددة"¹ ويشكل هذا التعريف أساساً أساسياً لتحليل السياسات، ولكنه يفتقر إلى العمق والتفاصيل اللازمة لفهم الطبيعة الحقيقية للسياسة العامة.

عرفها "ماكس فيبر عالم الاجتماع الألماني" على أنها: "احتمال قيام شخص ما في علاقة اجتماعية بتنفيذ رغباته رغم مقاومة الآخرين بغض النظر عن الأساس الذي يقوم عليه هذا الاحتمال".²

ومن الناحية النقدية، يمكن اعتبار رؤية وتبرير السياسات العامة تجربة فاشلة في فهمها وتفسيرها الكاملين وعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي يبذلها في مجال تحليل السياسات والتصنيف، فإن رأيه معيباً إلى حد ما.

وأحد الاعتراضات الرئيسية على "ماكس فيبر"، والرؤية هي اعتماده على البيروقراطية كوسيلة لتحقيق السياسات العامة وقد تم التقليل من أهمية الديمقراطية ومشاركة المجتمعات المحلية في صنع القرار، مما أعاق وضع سياسات عامة تعكس على نحو ملائم مصالح ورغبات المجتمع.³

وبالإضافة إلى ذلك، فإنها تنتقد وتبرر أيضاً عجزها عن شرح الديناميات الاجتماعية والثقافية التي تؤثر في صنع السياسات العامة والسياسات ليست مجرد قرارات تقنية تستند إلى معايير موضوعية، بل إنها تتأثر بالتفاعلات المجتمعية والتحوليات الثقافية.

¹ Eduardo Araral Jr, Scott Fritzen, **Routledge Handbook of Public Policy**, routledge taylorsand francis group, London/ new York, 2013.P.13.

² نصر محمد مهنا، علم السياسة، القاهرة: دار غريب للطباعة و النشر، 1994، ص.ص. 120 - 121 .

³ ماكس فيبر، العلم و السياسة بوصفها حرفة ، تر ، جورج كوتور ، مركز دراسات الوحدة العربية للنشر ،بيروت، ط4، ، 1444.ص.46.

إن مفهوم السياسات العامة، انطلاقاً من البيروقراطية وعدم اكتراثها بالعوامل الاجتماعية والثقافية، هو مفهوم ضعيف وغير قادر على شرح التحديات الراهنة التي تواجهها الدول والمجتمعات ويجب أن تكون السياسات شاملة وأن تأخذ في الاعتبار العوامل المتعددة التي تؤثر عليها¹.

وعليه فالسياسة العامة يمكن أن تكون انعكاساً لأصحاب القوة والنفوذ، الذين يسيطرون على النظام السياسي ومختلف مؤسساته، رغم هذه التعاريف إلا أنه لم يسلم من إنتقادات العلماء والمفكرين الذين لا يؤمنون بأن القوة وحدها قادرة على تفسير كل العلاقات ومختلف النشاطات التي تتضمنها السياسة العامة، إضافة إلى تداخل كل المضامين السياسية وغير السياسية للقوة دون التمييز بينها في مجال السياسة العامة.

ثالثاً: تعريف السياسة العامة من منظور الحكومة:

السياسة العامة من منظور الحكومة هي مجموعة من القرارات والأنشطة التي تقوم بها الحكومة لتحقيق أهدافها وتلبية احتياجات المجتمع ككل وأهمية السياسة العامة هنا تقع في توجيه وتنظيم العمل الحكومي واتخاذ القرارات الاستراتيجية التي تؤثر على حياة المواطنين والمجتمع ككل وتشمل السياسات العامة العديد من المجالات المختلفة والأشياء مثل الاقتصاد والتعليم والصحة والبيئة والتجارة والسلامة والرعاية، وغيرها من المجالس الأخرى التي تؤثر على الناس والمستهلكين والحياة كما تعتمد السياسات العامة أيضاً على تحليل الحقائق والنتائج لتحديد الأهداف والاستراتيجيات والخطط التي تسهم في تحقيق هذه الأهداف².

وتهدف الحكومة من خلال السياسات العامة إلى تعزيز التنمية الشاملة والمستدامة للمجتمع وتحسين جودة حياة المواطنين وتشمل هذه الجهود تقديم الخدمات الأساسية مثل التعليم والرعاية الصحية والسكن، وتشجيع العمل والاستثمار والابتكار، وتأسيس بيئة عاجلة ومستدامة

¹ عدناني اكرام ، سوسيولوجيا الدين و السياسة عند ماكس فيبر، منتدى المعارف للنشر، 2013 .ص. 147.

² جيمس اندرسون، صنع السياسات العامة، ترجمة: عامر الكبيسي، عمان، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 1999. ص 15.

للمشاركة المجتمعية على أساس أسس ومبادئ مختلفة، بما في ذلك التوازن بين المصالح، وتعزيز العدالة الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، والتعاون بين القطاعين العام والخاص والمجتمع المدني، والمساواة بين الفرص والتنمية المستدامة¹.

بشكل عام تهدف السياسة العامة إلى تحقيق التوازن والتوازن بين احتياجات المجتمع والمتطلبات الوطنية، والقيم الأخلاقية، والقوانين واللوائح المطبقة لهذا السياسات العامة تختلف من بلد إلى آخر اعتمادا على الثقافة والتاريخ والتحديات المحلية، وتتطور وفقًا لمتطلبات المجتمع المتغيرة والتغيرات في العالم.

عرفها "توماس داي" بأنها: "تقدير أو اختيار حكومي للفعل أو عدم الفعل، إذ هي: توضيح لمهية أفكار الحكومة، وعملية لضبط الصراع بين المجتمع وأعضاء التنظيم، وهي عملية تضبط السلوك وبيروقراطيات التنظيم وتوزيع المنافع وتحصيل الضرائب وغير ذلك². وتعتبر السياسات العامة واحدة من المفاهيم الرئيسية المتعلقة بالسياسات الحكومية وتنظيم القضايا العامة.

حصل تعريف توماس داي على اهتمام كبير من العديد من الباحثين والمفكرين في هذا المجال ومع ذلك يمكن القول أن تعريف توماس داي له العديد من التحديات والمشاكل³: قال "توماس داي" إن السياسات العامة هي "الإرادة المشتركة للحكومة على حل المشاكل الاجتماعية وتحقيق أهدافها". وبطبيعة الحال، فإن هذا التفسير يشكل نقطة نظر حكومية محددة ولا ينبغي النظر في الآراء والأفكار المختلفة التي يجب اتباعها في صياغة السياسات العامة بحيث يجب أن تكون السياسات العامة فقط وسيلة واضحة لإظهار الأفكار والمتطلبات الاجتماعية المختلفة.

¹ فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة منظور كلي في البنية والتحليل، مرجع سبق ذكره، ص.29.

² عامر الكبيسي، مترجما، صنع السياسات العامة، عمان: دار المسيرة للنشر و التوزيع، 1999، ص.15.

³ أحمد محمد إبراهيم العايدي، دور المشاركة السياسية في منظومة السياسة العامة نموذج مقترح للتخطيط بالمشاركة، مجلة كلية السياسة والاقتصاد - العدد 23، 2024، ص.11.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن تعريف "توماس داي" يظهر تركيزاً عالمياً على دور الحكومة في اتخاذ القرارات العامة، فضلاً عن دور المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية والأفراد في وضع السياسات في حين يجب أن تكون السياسات العامة نتيجة لعملية مشاركة واسعة تتضمن جميع الأطراف المعنية.

في الأخير يمكن القول أن تحديد توماس داي للسياسة العامة هو الفوضى والتنظيم الفكري العقيم، حيث يتجاوز المفاهيم المتطرفة ويضع الحكومة في مكان واحد من القوة في اتخاذ القرارات في وقت نحن في حاجة إلى استكشاف ومناقشة التحديات الأخرى في السياسات العامة مع النظر في التنوع والعدالة الاجتماعية في عملية اتخاذ القرارات العامة

ويعرف "علي الدين هلال" السياسة العامة على أنها: "مجموعة القواعد والبرامج الحكومية التي تشكل قرارات أو مخرجات النظام السياسي، بصدد مجال معين، ويتم التعبير عن السياسة العامة في عدة صور وأشكال منها: القوانين، اللوائح، القرارات الإدارية والأحكام القضائية"¹. ويعرفها "جيمس أندرسون" بأنها: "طريقة عمل هادفة يتبعها منفذ أو منفذون في تعاملهم مع مشكلة أو مسألة ذات اهتمام بارز تندرج في إطار ما هو واقع فعلياً"².

كما يعرفها "خيري عبد القوي" بأنها: "تلك العمليات والإجراءات السياسية والغير السياسية التي تتخذها الحكومة بقصد للوصول إلى اتفاق على تعريف المشكلة، على البدائل وأسس المفاضلة بينها، وتمهيد اختيار البديل الذي يقترح إقراره في شكل سياسة عامة ملزمة تنطوي على حل مرضي للمشكلة"³.

ويعرفها "كارل فريدريك" بأنها: "هي برنامج عمل مقترح لشخص أو جماعة أو حكومة في نطاق بيئة محددة لتوضيح الفرص المستهدفة والمحددات المراد تجاوزها سعياً للوصول إلى هدف أو لتحقيق غرض مقصود"⁴.

¹ علي الدين هلال و آخرون، معجم المصطلحات السياسية، القاهرة: مطبعة أطلس، 1994، ص 212.

² عامر الكبيسي، السياسة العامة، مرجع سابق، ص 15.

³ ثامر كامل محمد الخزرجي، النظم السياسية الحديثة والسياسات العامة، عمان: دار مجدلأوي للنشر، 2004، ص 12.

⁴ عامر الكبيسي، السياسة العامة، المرجع نفسه، ص 15.

منه نستنتج أن السياسة العامة من المنظور الحكومي يمثل منطلقا علميا من خلال دراسة جوانب السياسة وممارساتها المؤثرة في صنع السياسة العامة، وأكبر انعكاس لهذا المنظور هو ما يحدث في وقتنا الحاضر ذلك بفعل التغيرات الدولية والإقليمية التي تشهدها الحياة الاجتماعية والسياسية لدول العالم، فالسياسة تبرز حقيقة اختيارات الحكومة وأهدافها. من خلال ما تم عرضه لمجمل تعاريف السياسة العامة التي احتوت عليها المنظورات الثلاثة حيث يصبح كل منظور مكمل للآخر ومجاور لهفواته وسلبياته، يمكن استنتاج تعريف إجرائي للسياسة العامة هي: " هي مجموعة من النشاطات والتوجيهات الناجمة عن العمليات الحكومية، والتي تشكل قرارات ومخرجات النظام السياسي، فالسياسة العامة يتم ترجمتها في شكل قوانين وقرارات إدارية، أو لوائح وأحكام قضائية ...".

المطلب الثاني: خصائص وأنواع السياسة العامة

تتميز السياسات العامة بجملة من الخصائص التي تميزها عن القرارات الإدارية أو التنظيمية العادية، من أبرزها أنها تعكس مواقف السلطة الرسمية، وتتمتع بصفة الإلزام، وتنفذ عبر سلسلة من المراحل المتكاملة (من التخطيط إلى التقييم)، كما تتطلب هذه السياسات مشاركة فاعلين متعددين، وتخضع غالبًا للتفاوض والتأثير المتبادل بين المصالح المختلفة. وتتنوع السياسات العامة بحسب طبيعة الأهداف والمجالات التي تعالجها، فهناك سياسات اقتصادية، اجتماعية، تعليمية، بيئية، وصحية، إلى جانب السياسات القطاعية كسياسة النقل أو الإسكان.

بعد عرضنا لمراحل نشأة السياسة العامة والتطرق لمختلف مفاهيمها يجب الآن توضيح عناصرها الأساسية ومجمل خصائصها.

أولاً: عناصر السياسة العامة

يمكن تقسيمها إلى خمسة عناصر اتفق عليها معظم الباحثين وهي:

1-المطالب السياسية «Political Demands»:

وتشمل كل ما يطرح على النظام السياسي من قبل الشعب، تمثل حاجات الأفراد والمجتمع حيث تتوجه إلى النظام السياسي في شكل مطالب تستدعي استجابة السلطات لها فالمطالب المطروحة تولد الحاجة لدراستها في شكل سياسة عامة والتي تعد أول نقطة في دراسة صنع السياسة العامة¹.

2-قرارات السياسة "Policy Discisions":

ويشمل كل ما يصدره صناع القرار والموظفين العموميين المخولون بإصدار الإيرادات الملكية والمراسيم والأوامر والتوجيهات المحركة للفعل الحكومي، وهي معبرة عن استجابة الحكومة للمطالب المقدمة لها من طرف الشعب ومختلف هيئاته².

3-إعلان محتويات السياسة (الخطب والتصريحات) "Policy contents

avertissement": وهي عبارة عن تعبيرات رسمية في شكل سياسة عامة، وهي جل

العبارات الرسمية من أو امر شفهي، التعبيرات القانونية، الضوابط المحددة للسلوك وأراء الحكام والقضاة، إضافة إلى خطابات المسؤولين وشعاراتهم التي تعبر عن المقاصد العامة والأغراض المطلوب تحقيقها³.

4-مخرجات السياسة "Policy out put":

تمثل محصلة النتائج أو المؤشرات الملموسة الناجمة عن السياسة العامة في ضوء القرارات السياسية والتصريحات التي يلمسها المواطن من الأعمال الحكومية، كما تمثل هذه المخرجات الفرق بين ما أعلنته الحكومة من وعد بالعمل والتنفيذ والتقويم وقد تكون هذه المخرجات مرضية أو غير مرضية⁴.

¹ الخزرجي، النظم السياسية الحديثة، مرجع سابق، ص.29.

² محمد شلبي، المنهجية في التحليل السياسي، ط.5، الجزائر: دار الهومة، 2007، ص.135.

³ عامر الكبيسي، صنع السياسة العامة، مرجع سابق، ص.18.

⁴ الخزرجي، النظم السياسية الحديثة، مرجع سابق، ص.30.

5- أثار السياسة " Policy Impact ":

هي عبارة عن العوائد المتحصل عليها سواء كانت مقصودة أو غير مقصودة جراء السياسة العامة التي تحسم موقف الحكومة في مواجهة القضايا والمشكلات، فلكل سياسة عامة تم تنفيذها أثار معينة قد تكون ايجابية مصحوبة بمضاعفات وأثار سلبية تستدعي إعادة دراستها وتبني سياسات عامة جديدة¹.

ثانيا: خصائص السياسة العامة

تتميز السياسة العامة بجملة من الخصائص يمكن تلخيصها فيما يلي:

1-السياسة العامة ذات سلطة شرعية:

فبمجرد إقرار سياسة معينة من طرف صناع القرار لا بد من إتباعها بإصدار قانون بشأنها أو مرسوم، فهي تمثل التزامات قانونية يجب الرضوخ لها، ترتبط بالسمة الرسمية التي استمدتها من الشرعية الدستورية، لديها طابع إلزامي حكومي قانوني مخالفتها تعرض صاحبها لعقوبات².

2-السياسة العامة نشاط حكومي:

فالسياسة العامة هي جل البرامج والأفعال التي تقوم بها مؤسسات الحكومة، والتي تصدر بشأنها قوانين وقرارات تحدد أهدافها، وهي تعبر عن توجهات الحكومة الفكرية والعلمية³.

3-السياسة العامة منطقية وعقلانية:

أي أن السياسة العامة هي بمثابة البديل أو البدائل التي يمكن تحقيقها وفقا للإمكانات المتوفرة وليست حلما أو طموحا عاما، ولذلك فان وضع أي سياسة ما يجب أن ينتج منها عقلانيا رشيد بتخصيص المواد والإمكانات اللازمة لتنفيذ تلك البرامج في الواقع⁴.

¹ فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة، مرجع سابق، ص.42.

² فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة، ص.42.

³ حسن أبشط الطيب، الدولة العصرية دولة المؤسسات، القاهرة : الدار الثقافية للنشر، 2000. ص.37.

⁴ أحمد مصطفى الحسين، مدخل إلى تحليل السياسات العامة، عمان : المركز العلمي للدراسات السياسية، 2002، ص.24.

4- السياسة العامة قصدية وذات نشاط هادف:

فالسياسة العامة تشمل الأعمال الموجهة نحو أهداف مقصودة ولا تشمل التصرفات العشوائية والعفوية التي تصدر عن بعض القادة والمسؤولين، فهي انعكاس للغايات الواضحة التي تعود بالمنفعة على المجتمع والصالح العام¹.

5- السياسة العامة استجابة واقعية ونتيجة فعلية:

تعتبر السياسة العامة عن المشكلات الواقعية ذات الأثر الملموس وهذا يحتم أن تكون النتائج ملموسة ومحسوسة، لا أن تكون مجرد نوايا تطمح الحكومة للقيام بها دون وجود أي مؤشر فعلي، فالسياسة العامة قول وفعل غايته تحقيق مطالب المجتمع.

6- السياسة العامة ذات طابع مجتمعي وشمولي:

السياسة العامة تمتاز بالشمولية وتهدف إلى تحقيق المصلحة العامة وليس المصالح الخاصة أو الشخصية، لأن المصلحة العامة تقتضي استفادة أكبر عدد من الجمهور المقصود من وراء السياسة المطبقة، فأي سياسة عامة ما لا بد أن تشمل جميع الأفراد المعنيين بها دون تفرقة وينبغي أن هذه العملية دائرية ومشتتة على جميع عناصرها².

السياسة العامة تمتاز بالشمولية وتهدف إلى تحقيق المصلحة العامة وليس المصالح الخاصة أو الشخصية، لأن المصلحة العامة تقتضي استفادة أكبر عدد من الجمهور المقصود من وراء السياسة المطبقة، فأي سياسة عامة ما لا بد أن تشمل جميع الأفراد المعنيين بها دون تفرقة وينبغي أن هذه العملية دائرية ومشتتة على جميع عناصرها³.

¹ جيمس أندرسون، صنع السياسة العامة، مرجع سابق، ص.16.

² فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص.ص.48.49.

³ فهمي خليفة الفهداوي، المرجع نفسه، ص.ص.48.49.

7- السياسة العامة تعبر عن التوازن بين الجماعات المصلحية:

السياسة العامة هي توازن بين الفئات والجماعات المصلحية لأنها خلاصة التفاعلات المختلفة داخل البيئة من أحزاب وجماعات مصالح ونقابات، مما يجعلها محلاً للصراع والمساومة والتفاوض بغية تحقيق أكبر المكاسب والمنافع لصالح فئة دون الأخرى¹.

8- الاستمرارية والتجدد في السياسة العامة:

السياسة العامة تمتاز بالاستمرارية أي أن صناع القرار لا يقومون بإعداد برامج جديدة بل يكتفون بإدخال تعديلات جزئية على ما هو مطبق فعلاً من سياسات وبرامج، إضافة إلى الاستمرارية يجب أن تتسم السياسة العامة بالتجديد بمعنى التكيف مع المتغيرات الظرفية والقدرة على الاستفادة من التغذية العكسية من أجل الزيادة من كفاءة وفعالية التنفيذ².

9- السياسة العامة تعكس ما يسمى بالجدوى السياسية: أي لابد أن تقيم السياسة العامة قبل الشروع في تنفيذها، حيث تمثل الجدوى مؤشراً هاماً من مؤشرات نجاح السياسة العامة، ذلك بطرح تساؤلات حول النتائج والأهداف المرجوة من قبل تلك السياسات³.

ثالثاً: أنواع السياسة ومستوياتها

بعد تحديد مفهوم السياسة العامة وتحديد مختلف عناصرها وخصائصها، كان من الضروري الوقوف عند أنواعها والتطرق إلى مختلف مستوياتها فيما يلي:

أو لا: أنواع السياسة العامة: سوف نقوم بالتركيز على أنواع السياسة في ضوء الأفعال التي تقوم بها الحكومة ضمن المجتمع المعني بها، والوقوف عند نتائجها وأثارها، ذلك لكون هذه السياسات تترجم العلاقة العلمية والتطبيقية بين المعنيين بالسياسة العامة المعمول بها، سواء عند صناع القرار أو الفئة المستقبلة⁴، ويمكن تقسيمها إلى أربع أنواع:

¹ محمد قاسم الفريوتي، رسم و تقييم و تحليل السياسة العامة، الكويت: ردمك للنشر، 2006، ص.33.

² تامر كامل الخزرجي، النظم السياسية الحديثة والسياسات العامة، مرجع سابق، ص.32.

³ سلوى شعراوي جمعة، تحليل السياسات العامة و الوطن العربي، مرجع سابق، ص.112.

⁴ فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة، مرجع سابق، ص.73.

1- **السياسة العامة الاستخراجية:** وهي تشير إلى أداء النظام السياسي وكيفية تعبئة الموارد المادية والبشرية سواء كان المصدر البيئة الداخلية أو الخارجية، ومن أكثر السياسات الإستخراجية شيوعاً هي الضرائب والإعلانات والخدمة العسكرية، وتعتبر الضرائب أهم أنواع الاستخراج فهي تعني استخراج النقود والسلع من أفراد المجتمع للأغراض الحكومية¹، وتنقسم بدورها إلى قسمين:

الضرائب المباشرة: تتمثل في الضرائب على دخل الفرد والأصول الرأسمالية، والتركات والعقارات سنوياً.

الضرائب غير المباشرة: وتتمثل في الضرائب على السلع والخدمات، كالرسوم الجمركية " الصادرات والواردات "، المنتجات الصناعية، والضرائب على المبيعات والمشتريات².

2- **السياسة العامة التوزيعية وإعادة التوزيع:** ويقصد به تخصيص الوكالات الحكومية بمختلف أنواعها للأموال والسلع والخدمات والجوائز والفرص وتوزيعها على الأفراد والجماعات، ويمكن قياسها ومقارنتها حسب كمية ما وزع والشرائح الاجتماعية التي طالتها هذه المنافع، وشرائح السكان التي تلقت هذه المنافع والعلاقة بين الاحتياجات البشرية والتوزيعات الحكومية الرامية إلى تلبية هذه الحاجات، مثل توزيع القروض لإقامة مشاريع صغيرة، المنح والامتيازات التي تقدم لطلبة الجامعات والاعتمادات الموجهة لقطاع الصحة والتعليم والدفاع³... الخ.

3- **السياسة العامة التنظيمية:** وهو ممارسة النظام السياسي الرقابة على سلوك الأفراد والجماعات في المجتمع، وهنا يتم ربط التنظيم عادة بالجبرية القانونية أو التهديد بها... وقد اتسع النشاط التنظيمي للدولة في العصر الحديث بفعل المشاكل التي أفرزتها عمليتي التحديث والتنمية، كالمروور والصحة والأمن الصناعي، التلوث، استغلال العمال، الإسكان⁴... الخ.

¹ محمد زاهي بشير المغربي، قراءات في السياسة المقارنة قضايا منهجية و مداخل نظرية، بنغازي: منشورات جامعة قار يونس، 1998. ص. 283.

² فهمي خليفة الفهداوي، المرجع نفسه، ص. 73.

³ هشام عبد الله، السياسة المقارنة في وقتنا الحاضر، عمان : الدار الأهلية، 1997، ص. 191.

⁴ عامر الكبيسي، صنع السياسة العامة، مرجع سابق، ص. 164.

4- السياسة العامة الرمزية: ويقصد بها خلق واستخدام الرموز السياسية التي تدعم الشعور بالمواطنة والإحساس بالولاء للوطن، من خلال حديث السياسيين عن تاريخ الأمة وعن القيم والاديولوجيات المتمثلة في المساواة والديمقراطية والوعد بالانجازات والمكافآت المستقبلية، هدف هذه الشعارات هي تحسين نظرة الشعب اتجاه قاداته والإيمان بمشاريعهم وبرامجهم، هذا يجعلهم يدفعون الضرائب بطوعية دون معارض النظام، أي قبول شرعية الحكومة وسيادتها العامة¹.

رابعاً: مستويات السياسة العامة

تختلف مستويات السياسة العامة من مفكر لآخر ونذكر من بينها تصنيف "جيمس أندرسون" وتصنيف " خليفة الفهداوي " .

1- مستويات السياسة العامة عند "جيمس أندرسون Jeams ANDERSON": لقد صنف

"جيمس" السياسة العامة إلى ثلاث مستويات تبعا لنطاقها وطبيعة لموضوعها وهي كالآتي:

- السياسة العامة الشاملة (الكلية) **Macro Politics**: هي تلك السياسات التي تحظى باهتمام كبير من المواطنين، لأن بعض القضايا تبدأ على المستوى الجزئي ثم تتسع وتتعد لتصبح من موضوعات المستوى الكلي، فتصبح بذلك قضايا كلية تستقطب الأحزاب السياسية، أعضاء البرلمان، الإدارات الحكومية، وسائل الاتصال وجماعات المصالح².

-السياسة العامة الجزئية " **Micro politics**": تتميز هذه السياسة العامة الجزئية بالخصوصية والمحدودية، أي أنها قضايا ليست عامة، هي تشمل إما فرد معين أو شركة أو منطقة معينة، والمطلوب منها هو قرار ينتفع به قلة من الأفراد أو المتأثرين مثل حصول عدد من الأفراد على قرض لإقامة مشروع يعود عليهم بالفائدة³.

¹ هشام عبد الله، السياسة المقارنة في وقتنا الحاضر، مرجع سابق، ص.ص. 199.201.

² عامر الكبيسي، صنع السياسة العامة، مرجع سابق، ص.72.

³ كمال المنوفي، السياسة العامة وآداء النظام السياسي، ضمن ندوة بعنوان: الأطر النظرية ومناهج التحليل السياسية العامة، القاهرة، مركز 1 البحوث والدراسة السياسية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، 1987 ص.283

يمكن لهذه السياسات العامة الجزئية أن تتسع وتتحول إلى سياسات عامة كلية، إذ كلما تنوعت برامج الحكومة وازدادت نشاطاتها في المجتمع، أدت إلى تزايد المنافع التي تحدثها الواجبات التي تفرضها على الأفراد والجماعات والمناطق¹.

- **السياسة العامة الفرعية " Subsystem Politics "**: تسمى أيضا الوحدات الحكومية الفرعية أو السياسات التحالفية، وهي سياسات ذات طابع تنظيمي وظيفي، تركز على القطاعات التخصصية، كالموائى والطيران... الخ، وتتضمن هذه السياسة علاقات فردية وجانبية بين لجان البرلمان وجماعات المصالح، وهذه السياسات تعبر عن الواقع في كيفية حدوث الأشياء وبلورتها، كما تعبر عن أن موضوعات السياسة العامة ليست بالضرورة على الدوام تثير جميع الأفراد، لأن الاختلاف في الاهتمامات والتخصصات هو المحور الأساسي لوجود السياسات الفرعية².

- **مستويات السياسة العامة عند خليفة الفهداوي** مقسمة إلى مستويات هرمية ضمن البناء المؤسسي القائم في الدولة وهي كالتالي³:

1- **السياسة العامة على المستوى التشريعي**: ويتم اتخاذ هذه السياسة العامة على مستوى السلطة التشريعية " البرلمان أو مجلس الشعب أو الجمعية الوطنية أو المجلس التشريعي.... الخ، التي تعتبر المسؤولة عن سن القوانين أو إصدار اللوائح القانونية، والتي عادة تسم بالعمومية والشمولية.

2- **السياسة العامة على المستوى الحكومي**: وتتمثل السياسة في مختلف توجهات الحكومة وقراراتها الصادرة من خلال مؤسساتها القائمة التي تتجسد في الأطر السياسية وبرامج الخطط المرحلية والتنمية، إضافة إلى السياسات التي تسعى لترجمة القوانين والسياسات التشريعية .

¹ عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص.ص. 70. 71.

² خليفة الفهداوي، السياسة العامة، مرجع سابق، ص. 61.

³ خليفة الفهداوي، المرجع نفسه، ص.ص. 66. 69.

3- السياسة العامة على المستوى التنفيذي الإداري: وتتمثل في السياسات التي تتخذها الأجهزة الإدارية والمنظمات الرسمية البيروقراطية القائمة في الحكومة، فيما يختص في تنفيذ السياسات الصادرة على المستوى الحكومي الأعلى¹.

4- السياسة العامة على المستوى الفني والإجرائي: وهي تتكون من مجموعة من القواعد والمعايير التي تعتمد عليها الإدارة بصفة عامة، لغرض إرشاد الموظفين القائمين على تنفيذ السياسات العامة من قبل المستويات العليا.

المطلب الثالث: مراحل صنع السياسة العامة:

تمثل عملية صنع السياسة العامة جوهر العمل الحكومي وأحد أبرز أوجه التفاعل بين الدولة والمجتمع، حيث تترجم من خلالها التوجهات السياسية إلى قرارات وإجراءات ملموسة تهدف إلى معالجة المشكلات العامة وتلبية احتياجات المواطنين، وتعد هذه العملية معقدة ومتعددة المراحل، إذ تتطلب التنسيق بين مجموعة من الفاعلين الرسميين وغير الرسميين، وإخضاع القرارات لعدة اعتبارات سياسية، اقتصادية، اجتماعية وإدارية.

سنتطرق في هذا المطلب إلى مراحل عملية صنع السياسة العامة، فهي عملية بالغة الأهمية وتمتاز بالدقة والتعقيد، لذا فإنها تمر بعدة مراحل وخطوات سنحاول توضيحها فيما يلي:

أولاً: صياغة وتحديد المشكلة

إن ما يعاني منه العالم في الوقت الراهن من تزايد وتعقد المشاكل يجعل من هذه المرحلة الركيزة والقاعدة الأساسية التي تعتمد عليها السياسة العامة، ذلك من خلال محاولة معرفة نوع المشكلة وتحديد أبعادها والمسائل المتعلقة بها، فالمشكلة كلما كانت معممة وتمس شريحة معتبرة من المجتمع كلما تم الاهتمام بها من طرف صناع القرار ووضعها بين المشكلات ذات الأولوية.

¹ حسن أبشر الطيب، مرجع سابق، 2000 ص.294.

1- التعرف على مشاكل السياسة العامة: يمكن تعريف المشكلة على أنها قضية ترتبط بموقف معين أو حاجات مطلوبة، وبالتالي فهي ظاهرة محددة لها أغراضها وأثارها المباشرة والغير مباشرة، وهي قابلة للحل في إطار المقومات البيئية¹.

2- تصنيف وتشخيص المشكلة: يتم تصنيف المشاكل أو القضايا المجتمعية بالنظر لدرجة تأثيرها (عامة أو جزئية) أو نوعها (سياسية، اقتصادية، اجتماعية)، أو الظروف الزمنية التي برزت فيها، يتم تشخيص المشكلة بتحليلها وتفسيرها من أجل سهولة إيجاد الحلول والبدائل المناسبة لها، فالتشخيص يجب أن يكون دقيق وعميق لأسباب ظهور المشكلة وأعراضها، فهي تعد من أهم الخطوات للتعرف على حقيقة المشكلة فعدم تحديدها بدقة يؤدي إلى حلول سطحية مؤقتة²، لذلك يجب أن تمر بالخطوات التالية:

خطوات تحليل المشكلة³: تتم عملية تحليل المشكلة وفق سبعة خطوات هي:

- تحديد المشكلة موضوع الدراسة، البحث في الحقائق المحيطة بها وما يميزها عن المشكلات الأخرى⁴.
- تحليل المشكلة: أي تصنيف المشكلة المراد دراستها، هل هي متكررة أو عامة.
- إعداد القائمة: وهي عبارة عن مجموعة من الحلول المقترحة من أجل حل تلك المشكلة.
- تقييم الحلول: في هذه المرحلة يتم دراسة الحلول المقترحة في المرحلة السابقة من أجل اختيار الحلول التي لها القدرة لتحقيق الأهداف المرجوة.
- تحديد الخيار الأمثل واتخاذ القرار: ذلك من خلال اختيار البديل الأفضل أو الأنسب من أجل حل المشكلة المطروحة أمام صناع القرار.

¹ حسن أبشط الطيب، مرجع سابق، ص.25.

² فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص.100.

³ القريوتي، مرجع سابق، ص.ص.216. 217.

⁴ Geoge c. edwardes III, et ira Sharkansy, **Les politiques publiques, élaboration et mise en œuvre**, paris, Les édition d'organisation, 1981, p75.

- **وضع خطة التنفيذ:** في هذه المرحلة يقوم صناع القرار بإدراج المشكلة في الأجندة السياسية ويتم ترتيبها على حسب الأولوية (درجة الاهتمام وتأثيرها على المجتمع)¹.
- **المتابعة والتقييم:** في هذه الخطوة يتم مراقبة تنفيذ الحلول المقترحة من طرف صناع السياسة العامة على أرض الواقع ومدى التزامهم بما تم إقراره.

ثانيا: الاجندة السياسية أو جدولة مهام السياسة العامة

يعرف "جون كنكدون" الأجندة السياسية على أنها:

" قائمة تتضمن الموضوعات والمشكلات الموجودة أمام موظفي الحكومة، والتي يشارك الناس من خارج الحكومة للموظفين الرسميين فيها، وفي إعطائها قدرا من الاهتمام والعناية، خلال أية فترة من الوقت "².

تواجه الحكومات عبر العالم العديد من المشاكل والقضايا المجتمعية، فهي لا تستطيع حل جميع تلك المشاكل مهما كانت إمكانياتها البشرية والمادية، لذا تقوم بإدراج قائمة القضايا أو المطالب العامة الأكثر طلبا عند المجتمع في جدول يسمى بالأجندة السياسية³. وهناك نوعان من جدول أعمال السياسة وهما:

- 1- الجدول النظامي: هذا جدول النقاش بين صناع السياسة العامة
- 2- الجدول المؤسسي: هذا النوع من الجداول يعنى بالقضايا التفصيلية والمتخصصة⁴.

ثالثا: بلورة وصياغة السياسة العامة

بعد عملية اختيار وتحديد المشاكل تقوم الحكومة بوضعها في الأجندة السياسية حسب أولوياتها، هنا تقوم ببلورة الأفكار والسياسات التي يمكن إتباعها للتعامل مع المشاكل ذات الأولوية، ففي اعتقاد صناع القرار فإن لكل مشكلة عدة حلول وذلك من خلال جمع المعلومات المتعلقة بهذه المشكلة، فهذه العملية تشهد صراعات ومساومات بين صناع القرار حول اختيار

¹ ابراهيم درويش، الوسيط في الادارة العامة، ط2، القاهرة، دار النهضة العربية، 1995 ص.30.

² الفهداوي، مرجع سابق، ص.235.

³ جيمس اندرسون ، صنع السياسات العامة ، مرجع سبق ذكره، ص.83.

⁴ عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص.82.

الحلول المناسبة، فعملية وضع البدائل تقام بطريقة رشيدة وعقلانية أي تميز واختيار البديل الذي يعود بالصالح العام على أكبر فئة من المجتمع¹.

رابعاً: تبني وإقرار السياسة العامة

في هذه المرحلة يتم اختيار البديل الأفضل والأمثل لحل المشكلة المطروحة، وهذا ما نسميه باتخاذ القرار أو عملية المفاضلة بين البدائل، فاتخاذ القرار يعنى بالسياسة العامة. وهو ليس قرار روتيني حيث يلعب صناع القرار والمحللون والخبراء دوراً جوهرياً من خلال صياغة وإقرار السياسة العامة، فالبديل الأفضل هو أكثر البدائل نجاعة في حل المشكلة، مع إمكانية تطبيقه وفق الطاقات والإمكانات المادية والفنية المتوفرة، ووفق الظروف البيئية المحيطة، وهناك مجموعة من المعايير التي يمكن من خلالها المفاضلة بين البدائل²:

- تكلفة البديل حين يتم تنفيذه.

- نوعية المعالجة كلية أم جزئية.

- مدى انسجام البديل مع أهداف السياسة العامة.

- تحديد الفترة الزمنية لتنفيذ البديل الأنسب ومدى نتائجه المحتملة.

- تحديد النتائج غير المتوقعة من البديل في حال عدم تحقيقه للهدف المرجومنه.

كما تستخدم أيضاً عدة نظريات وأساليب تساعد في عملية اختيار البديل الأمثل:

نظرية المباراة، شجرة القرارات، نظرية الاحتمالات، نظرية دراسة الحالة.

المرحلة الخامسة: مرحلة تنفيذ السياسة العامة

تعتبر مرحلة تنفيذ السياسة العامة تكملة لمختلف المراحل التي سبقتها حيث ينتقل فيها العمل إلى السلطة التنفيذية بمستوياتها، وهنا تنتقل إلى الأمور الواقعية والملموسة، وتحول السياسة العامة من حالة الإقرار والإعلان إلى الحالة الميدانية كعمل تنفيذي.

¹ الفهداوي، مرجع سابق، ص. 108.

² قاسم القريوتي، مرجع سابق، ص. 255.

هناك عدة عوامل متحركة في عملية التنفيذ يستحسن توفيرها لنجاح تطبيق جيد للسياسة العامة على أرض الواقع¹:

- رصد الأموال والموارد اللازمة للتنفيذ

- دراسة إمكانية التنفيذ ورصد الكفاءات الضرورية لذلك

- تحديد الأهداف بدقة وإيضاحها للمسؤولين عن التنفيذ

- إعطاء الشرعية المناسبة للسياسة بجلب أكبر عدد من المؤيدين

- الحرص الشديد على التنسيق بين مختلف أجهزة التنفيذ والصياغة².

المرحلة السادسة: تقييم السياسة العامة: تعتبر هذه المرحلة هي الأخيرة في مراحل السياسة العامة، حيث يتم تحديد مختلف جوانب النجاح والفشل فيها ذلك بمقارنة الأهداف المسطرة والنتائج المحققة بعد تنفيذ السياسة العامة³.

تشارك عملية التقييم عدة جهات، حيث أن السلطة التشريعية تقوم بتقييم السياسات الحكومية المختلفة من جانبها المالي، أما الحكومة تقوم بتقييم قبول ورضى الشعب على السياسات العامة التي تم تنفيذها إضافة لذلك يقوم منفذ وتلك السياسات العامة بعرض نتائج التقييم الخاص بالبرامج الفعالة محاولة منهم لكسب التأييد من الأجهزة التي يديرونها ذلك لزيادة نفوذهم والحفاظ على مناصبهم.

ويمكن أيضا لعدة مراكز البحث المتخصصة وهيئات رئاسية إضافة إلى أجهزة الرقابة غير الرسمية التي تظم وسائل الإعلام والمؤسسات الأكاديمية والأحزاب السياسية وجماعات الضغط أن تتولى عملية تقييم السياسة العامة⁴.

¹ عطا الله خالد، دور التخطيط في رسم السياسة العامة، مرجع سابق، ص. 31.

² قاسم القريوتي، مرجع سابق، ص. 57. 58.

³ Jacques fontanel, **évaluation des politiques publiques**, université pierre mendes France, grenoble2: office des publications universitaires, 2005, p79

⁴ قاسم القريوتي، مرجع سابق، ص. 296. 297.

خامسا: تحليل السياسة العامة

يعد تحليل السياسة العامة أحد المحاور الأساسية في علوم السياسة والإدارة العامة، حيث يمثل الأداة المنهجية التي تتيح فهم كيفية صناعة السياسات، وتقييم مدى فعاليتها في الاستجابة لمشكلات المجتمع وتحقيق الأهداف العامة للدولة، فهذا التحليل لا يقتصر على دراسة مضمون السياسات، بل يتعداها إلى فحص السياقات السياسية، الاقتصادية، والاجتماعية التي تُنتج فيها، والفاعلين المشاركين فيها، والنتائج المترتبة عنها.

تعريف تحليل السياسة العامة: نجد عدة تعاريف جاء بها مجموعة من المفكرين أهمها ما يلي:

جيلبرت G . R. Gilbert: " هو مصطلح يعني البحث الهادف لتحديد بدائل السياسة العامة، والتي يمكن أن تؤمن أقصى درجة من الأهداف المطلوبة في إطار الظروف والصعوبات البيئية.

بواستر T.A. Boister: يعني بتحليل خصائص ومحددات السياسة العامة وما يتصل بها من برامج وبصفة خاصة العلاقة بين محتوى السياسات وما ينبع من هذه العلاقة من آثار ونتائج.

حسن أبشط الطيب: " الجهد النظم للبحث والدراسة والتحليل لبدائل السياسة العامة بهدف توافق وتكامل المعلومات التي تحدد مواطن القوة والضعف في كل بديل وبالتالي لتحقيق هذا الهدف فهي تشمل: تجميع وتفسير دلالات المعلومات واستخدام أساليب حل المشكلات ومحاولة استكشاف الآثار المترتبة على اختيار كل بديل من البدائل المتاحة¹.

من خلال التعاريف التي ذكرناها يمكن الاستنتاج أن تحليل السياسة العامة هي عبارة عن عدة مراحل متناسقة تتماشى مع عملية صنع السياسة العامة، فالتحليل كمنهجية علمية وعملية مرتبطة بمشاكل المجتمع العامة وتستعمل بدورها عدة أساليب لحلها.

¹ حسن أبشط الطيب، " تحليل السياسة العامة " مجلة الإداري، العدد 56، مسقط، مارس 1994، ص.ص.24.25.

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل

يعد النقل من العناصر الحيوية التي تؤثر بشكل مباشر على حركة الأفراد والبضائع داخل المجتمعات وبينها، حيث يلعب دورا محوريا في تعزيز التواصل الاقتصادي والاجتماعي، كما يشتمل هذا العنصر على مجموعة من الوسائل والأنظمة التي تضمن انتقال الموارد بكفاءة وسلاسة، مما يساهم في دعم التنمية وتحقيق التكامل بين مختلف القطاعات والمناطق.

المطلب الأول: مفهوم النقل وتطوره

يعد النقل من أقدم وأهم الأنشطة التي مارسها البشرية، إذ ارتبط ظهوره بنشأة المجتمعات واستقرارها، وتطور بتطور حاجات الإنسان ووسائله في التواصل والتبادل، وقد مر هذا المفهوم بتحويلات عميقة عبر التاريخ، من الوسائل التقليدية البسيطة التي اعتمدت على الجهد البشري والحيواني، إلى أنظمة حديثة ومعقدة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة، وتؤدي أدوارا استراتيجية في الاقتصاد والتنمية.

أولاً: مفهوم النقل: تعريف النقل لغة: من نقل ينقل نقلا، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان آخر، نقل الكلام أي رواه عنه¹.

قد يتبين مفهوم النقل واضح من خلال دلالاته إلا أن التعريفات تعددت واختلفت حيث يرى "هانز أدلر" المختص في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير أن النقل هو مجرد خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة بالسكان، أي هو همزة وصل بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك².

¹ سناء رواج، النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري، ماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية و العلوم الإسلامية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008، 2009، ص.63.

² سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية،: المجلة الجزائرية . للتنمية الاقتصادية عدد 06 . جوان 2017.

أما قاموس "أكسفورد oxford" فقد قام بتعريف النقل على أنه "أخذ أو حمل الناس أو البضائع من مكان إلى آخر عن طريق السيارة، الطائرة، السفينة، (برا، جوا، بحرا)" كما يعتبر من أكثر التعاريف دقة ووضوحا وتحديدًا للنقل¹.

هناك من يرى أن لفظ النقل يعني مفهوم الحمل المتاعي المادية من سلع ومواد أو لية والآلات والحيوانات، أما فيما يخص المواصلات فنعني بها توصيل الانسان من مكان لآخر عن طريق مختلف الوسائل بغية تحقيق الرفاهية والمنفعة²، ومن المفاهيم الأخرى الذي يعني تحويله من مكان لآخر³.

يشير موريس برنار إلى أن النقل هي وسيلة لنقل الاشخاص والبضائع من منطقة إلى أخرى تتباين مع نوعية الوسيلة المستعملة بغاية توزيع السكان والمنفعة لتوحيد الدولة⁴. يعرفه برادفور مورياس "النقل هو حركة السلع والأفراد والمعلومات من مكان لآخر " هذا دون تحديد نوع الحركة والوسيلة المستخدمة⁵.

وهناك من يعرفه على أساس كل أشكال تنقل المنتجات والبضائع من أماكن الإنتاج إلى مواقع التخزين والتوزيع إضافة إلى مراكز تواجد الوسطاء⁶.

قمنا بعرض مجموعة متنوعة من التعاريف لمفهوم النقل من مصادر مختلفة، مثل هانز أدلر، وقاموس أكسفورد، وموريس برنار، وبرادفور مورياس. هذا يوضح أن النقل هو مفهوم يمكن فهمه وتعريفه بطرق متعددة ومن مدارس ومناهج مختلفة.

¹ فخر الدين، دور النقل و المواصلات على التنمية الاقتصادية في السودان ، https://al3alm1.blogspot.com/2015/05/blog-post_31.html

² حمد سليمان المستوحى، اقتصاديات النقل و المواصلات، الإسكندرية : نشأة المعارف و دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص.939.

³ أنيس إبراهيم و اخرون، المعجم الوسيط، القاهرة، دار الفكر، ص.939.

⁴ أحمد عبد المنصف، محمود، اقتصاديات النقل البحري، الإسكندرية : مكتبة و مطبعة الاشعاع الفنية ط1، 2000. ص.7.

⁵ سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2005، ص.15.

⁶ ferdinand bandhium ، **décennaire de l'économie contemporaine** ، Edition gerard févriers ، paris ، 1968 ، p278.

أغلب التعاريف المقدمة عرفت النقل كخدمة لنقل المنتجات والأشخاص بين مراكز الإنتاج والمستهلكين، وكذلك كنقل المواد والسلع بوسائل مختلفة مثل السيارات والطائرات والسفن. كما يشير بعض التعاريف إلى أهمية النقل في توزيع السكان وتحقيق الرفاهية والمنفعة العامة. ويلاحظ أن هناك اختلافات في التعاريف بين النقل والمواصلات، حيث يركز البعض على نقل البضائع والمواد، بينما يشير آخرون إلى نقل الأفراد والسلع معاً، هذه الاختلافات تظهر التنوع في فهم مفهوم النقل واستخدامه في سياقات مختلفة.

تعكس التعاريف المقدمة في الفقرة الاهتمامات المختلفة للأفراد والمؤسسات فيما يتعلق بالنقل، سواء كانت تركيزها على الجوانب الاقتصادية مثل تحقيق الربح، أو الجوانب الاجتماعية مثل تحسين جودة الحياة وتوزيع الموارد بشكل أكثر عدالة.

يتضح من خلال التعاريف المقدمة أن النقل ليس مجرد وسيلة لتحريك السلع والأفراد، بل له دور مهم في توزيع الثروات والفرص الاقتصادية وتحقيق التواصل والتفاعل الاجتماعي بين المجتمعات.

ثانياً: التطور التاريخي للنقل: يعتبر النقل مشياً على الأقدام أول وسيلة اعتمد عليها الإنسان البدائي، ثم أصبح يستعمل الدابة (الحيوان)، إلى أن اكتشف مختلف الوسائل البرية منها والبحرية وصولاً إلى الجوية، حيث تنوعت وتطورت على مر العصور، فقد كانت وسائل بدائية بطيئة الحركة مستهلكة للطاقة والوقت.

ففي عام 300 ق.م تم استعمال عربات نقل بأربع عجلات من طرف سكان بابل، وقام الرومان بإنشاء شبكة طرق مستخدمين الصخور بنائها عام 350 ق.م. وفي الفترة الممتدة بين القرن 17 وأوائل القرن 18 قام عدد من المهندسين بتطوير طريقة لإنشاء الطرق وذلك من خلال صرف مياه الأمطار واستعمال حجارة متوسطة الحجم في الأساس¹.

¹ وليام و هاي، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التتبر، مطابع جامعة الملك سعود ن السعودية، 1999، ص.21.

وفي عام 1860 قام المخترع البلجيكي " جيت أتي لينور " من صناعة أول محرك غاز يعمل بفكرة الاحتراق، وقام المهندس "الأوتوتوكلانسي" بتطوير المحرك الانفجاري سنة 1874 أين وصلت السيارة إلى شكلها النهائي تقريبا.

في عام 1855 قام الألمانيان "دايملي وينز" من تصميم أول مركبة في العالم وتم صنعها وعرضها في عام 1888¹، تم استعمال الإطارات الهوائية فيها لأول مرة، وبين الفترة الممتدة بين 1870 و1898 تم تطوير محرك يسير بالبنزين، ومع كثرة الطلب واستخدام السيارة تم تطوير مختلف أجزائها الأخرى كالمكابح والإطارات والإضاءة، وفي عام 1928 تمت الاستفادة من اختراع المحرك الانفجاري لاختراع آلات أخرى تقيد في مجال الزراعة، وبدؤوا في إنتاج الجرار الزراعي بمحرك الديزل.

كان البريطانيون السابقون لاختراع السكك الحديدية عام 1825 ثم الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1935 لتليها بلجيكا 1935 وفرنسا عام 1941 الذي يعتبر من أحدث الثورات في مجال النقل².

وفي سنة 1880 شهدت ظهور أول عربة تعمل بالبخار والترامواي بألمانيا، حيث بدأ شق الأنفاق في المناطق الجبلية لتوسيع نطاق السكك الحديدية، لتظهر بعد ذلك قاطرة " كراميتون " في فرنسا والتي سارت بسرعة 144 كلم/سا.

ومع بداية القرن العشرين تم افتتاح أول ميترو في فرنسا (باريس) في سنة 1900، أما مع بداية عام 1903 عم استعمال الكهرباء في عمليات الجر الخاص بالقاطرات بسرعة 210 كلم/سا، وأول ظهور لقاطرة الديزل كان عام 1912³.

النقل عبر الأنابيب: لقد استخدمت هذه الطريقة منذ القديم كوسيلة لنقل المياه من أجل الاستخدامات المنزلية، غير أن الاهتمام بها كوسيلة ارتبط مع نقل البترول الخام منذ اكتشافه

¹ محمد توفيق سالم، هندسة النقل و المرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985، ص.24.

² ردينة عثمان يوسف، إدارة الخدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر و التوزيع، الأردن، 2009، ص.189.

³ محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل الجزائر، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12، ص.20.

في "بنسلفينيا" بالولايات المتحدة الأمريكية سنة 1856، وقد تم مد أول خط أنابيب سنة 1865 طوله حوالي 6 أميال بضخ 500 برميل يوميا وقد بلغ طول أول أنبوب الذي أنشأ عام 1911 لنقل الغاز 305م في مدينة "فيلاديلفيا".

فيما يخص قطاع الملاحة والنقل المائي فقد تطور وانتقل من الاعتماد على التجديف اليدوي إلى استعمال السفن الشراعية وفي آخر القرن 20 ثم الانتقال لاستعمال السفن التي تعمل بمحرك ديزل التي حلت مدخل السفن البخارية وترأوت قوة لك السفن بين 1000 و 5000 حصان، طولها 36 إلى 63 م.

النقل الجوي: لقد كانت فكرة التحليق قديمة منذ نشأة الانسان لكن كل المحاولات ساءت بالفشل إلى غاية القرن 20 فقد تم إنشاء أول سفينة هوائية سنة 1900 من طرف العالم الألماني " زبلن " كان طولها 128 م مزودة ب 16 كيس من الهوائ مملوء بغاز الهيدروجين تعمل بمحركين تزن 9 طن، تم استخدامها خلال الحرب العالمية الأولى كوسيلة للاستطلاع والقصف الجوي فوق الجزر الإنجليزية، كان الألمان السباقون لصنع السفن الهوائية تليها بريطانيا ثم الولايات المتحدة الأمريكية، واجه هذا الاختراع صعوبة في مواجهة العواصف وتكلفتها الغالية مما أدى إلى توقيف تصنيعها وتطويرها¹.

أحدث الأخوان "رايت" قفزة نوعية في مجال الطيران بعد النجاح بالإقلاع والطيران لمدة 3 دقائق ذلك سنة 1903 في "كارولينا الشمالية"، دفعت بمحرك ديزل 16 حصان يستخدم البنزين، وتم استغلالها في الحرب العالمية الأولى للاستطلاع والاغارة بالقنابل وتم تطوير مجسم الطائرة وشكلها ليكون أهم وأحدث تقدم لتصميم محرك خفيف الوزن يتناسب مع الطائرة، ومع انتهاء الحرب العالمية الأولى أصبح الطيران داخل الولايات المتحدة الأمريكية وبين القارات شيء واقعي حيث تم استخدامها لنقل البريد منذ 1916.

لقد سمح اختراع المحرك النفاث في تصنيع طائرات تنقل 500 شخص إضافة إلى تطوير الصواريخ ذات الصنع الألماني التي تم استخدامها في الحرب العالمية الثانية مكنت الانسان

¹ وليام و هاي، ترجمة : سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التتبر، المرجع نفسه، ص.31.

من التطلع للفضاء الخارجي، حيث قام بعض العلماء من صنع طائرات تفوق سرعتها الصوت موجهة للغرض العسكري، ونجح الروس في صنع طائرة "طويليف" لكن واجهت مشكلة في ارتفاع تكاليف التصنيع، نظيف إلى ذلك اختراع المروحية التي أثبتت نجاحها في خدمة النقل الجوي التجاري والعسكري من نقل الأفراد والبضائع للأماكن الوعرة التي يتعذر وصول الطائرات إليها¹.

المطلب الثاني: أنواع النقل

يعتبر النقل بمختلف أنواعه أحد الدعائم الأساسية للحياة الاقتصادية والاجتماعية، إذ يسهم في تسهيل حركة الأفراد والسلع، ويعزز الترابط بين المناطق ويسهل التبادل التجاري داخليا وخارجيا، وبفعل التطورات التكنولوجية وتغير أنماط الحياة، تنوعت أشكال النقل لتستجيب لاحتياجات متزايدة من حيث السرعة، الكفاءة، والقدرة على الوصول.

وتُصنف أنواع النقل عادة بحسب الوسيلة المستخدمة، إلى نقل بري، بحري، جوي، وسككي، ولكل منها خصائصه ومجالات استخدامه ومزاياه وتحدياته

هناك عدة أنواع مختلفة لوسائل النقل، وتختلف هذه الوسائل بناءً على الغرض من النقل والمسافة والظروف المحيطة وهذه أنواع النقل الرئيسية:

أولاً: النقل البري: لقد أصبح النقل عامل أساسي لتقدم الدول لا يمكن الاستغناء عنه مهما بلغت من تطور اقتصادي أو فكري²، ونقصد بها كل وسائل النقل التي تأخذ البرية كمسلك ومعبر لها ويمكن تعريف النقل البري حسب القانون الجزائري " في كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة³، ويمكن إضافة النقل بالأنابيب لهذا التعريف حيث يتم تصنيفه من

¹ وليام وهاي، المرجع نفسه، ص.32.

² أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009، ص.9.

³ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 32، قانون 09/11، المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل و يتم القانون رقم 13/1 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، ص.10.

أنواع النقل البري التي ينقسم بدوره لعدة أنواع النقل البري التي ينقسم بدوره لعدة أنواع تختلف حسب الوسيلة المستخدمة.

1. **النقل بالسيارة:** تعتبر وسيلة في غاية الأهمية تزداد قيمتها سنة بعد أخرى حيث تخطط

حاجز الكماليات لتصبح لا غنا عنها، ذلك لسهولة استخدامها ومرونتها بما يتعلق بتلبية الحاجات من نقل للأفراد والبضاعة، إضافة إلى كونها اقتصادية وسرعة الربط بين مناطق جغرافية خاصة البقع التي يتعذر الوصول إليها بمختلف الوسائل الأخرى.

2. **النقل بالسكك الحديدية:** أصبح النقل بالسكة الحديدية من أهم الوسائل التي تعتمد

عليها الدول لتحقيق أهدافها الاقتصادية، السياسية والعسكرية سواء فيما يتعلق بنقل البضاعة أو الأفراد ذلك لقدرتها الكبيرة لاختصار المسافات وقدرتها الاستيعابية لنقل الحمولات الكبيرة والثقيلة¹.

3. **النقل المعلق:** لا يقتصر هذا النقل على الأفراد فقط بل يستخدم في نقل البضائع أيضا،

ونجد هذا النوع من النقل في المناطق الوعرة أو الجبلية، وأحسن مثال هو مناجم "غانا" حيث نجد محطة نقل معلق جد متطورة تشغل بحمولة 300 طن في الساعة، وتكمن الفكرة الرئيسية لهذا النوع من النقل أن الحمولة والنقل يضل معلقا في الهواء يمتد من جبل ولا يلامس الأرض يتم عبور الأراضي الوعرة والغابية والوديان العميقة التي تعيق استعمال الوسائل الأخرى، فهو يقوم باختصار المسافات والتقليل من التكاليف التي يتطلبها لإزالة تلك العوائق .

4. **النقل بالأنابيب:** يستخدم هذا النظام من أجل نقل البضائع نقصد بها المواد السائلة:

وتشمل النفط وكل مشتقاته، الغاز، مياه الشرب، الصرف الصحي، يتم نقلها باستخدام خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة، وتعمل هذه الوسيلة عن طريق مضخات تتناسب مع قوتها ومع كمية ونوعية المواد المراد نقلها².

¹ حميد الطفيلي، مرجع سابق، ص. 56.

² حميد الطفيلي، المرجع نفسه، ص. 55.

ثانيا: النقل المائي:

يعد النقل المائي من أقدم وأهم أشكال النقل التي عرفها الإنسان، إذ لعب دورا محوريا في تطور الحضارات القديمة التي نشأت على ضفاف الأنهار والبحار، مثل حضارات وادي النيل والرافدين، ومع مرور الزمن، تطور هذا النوع من النقل ليصبح عنصرا أساسيا في التجارة الدولية، ونقل البضائع، وربط الدول والقارات عبر الممرات البحرية والموانئ. يمكن تقسيمه إلى نوعين نقل بحري ونقل نهري:

1. **النقل البحري:** يعتبر النقل البحري أرخص وسيلة لعملية نقل البضائع لذلك يتم الاعتماد عليها بشكل كبير في النقل التجاري (التجارة العالمية)، وحسب الاحصائيات العالمية فيتم عبور حوالي 2500 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا هذا ما يشكل 71% من الشحن العالمي¹.

ولا يقتصر هذا النوع من النقل على عبور المحيطات والبحار أي نقل دولي فقط وإنما يعد عصب الأسواق المحلية التي تقوم بعمليات التسيير ونظيم التوقيع الملاحي لتحقيق اقتصاديات نشاط النقل البحري في التجارة الخارجية وتتمثل مختلف الخدمات في الاتي:

-نشاط الشحن والتفريغ .

-نشاط التخزين .

-نشاط تموين السفن .

-نشاط اصلاح السفن .

-نشاط الوكالات الملاحية .

2. **النقل النهري:** يتم استخدام هذا النوع من النقل التي لا تقل أهمية عن سابقه في الأنهار العملاقة التي يمكن أن تستوعب سفن بحرية كبرى تصل حمولتها إلى 50000 طن

¹ اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، أثار الأنفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، 2001، ص.61.

أو أكثر، هذا ما نجده في نهر "الألب" في ألمانيا، نهر سانت لورانس بكندا لذا يعتبر من أهم أنواع النقل ذات اقتصاديات كبرى¹.

ثالثا: النقل الجوي: يتميز هذا النوع من النقل بالسرعة وأكثرها تطورا واستخداما للتكنولوجيا، فلا تقتصر بمهامه بنقل الركاب والبضاعة من قارة أو بلد لآخر بل أصبح وسيلة داخلية يتم الانتقال بها من مدينة لأخرى من نفس البلد، إضافة على نقل البضائع التي يجب أن تتواجد في الأسواق بسرعة خشية التلف مثل المنتجات الزراعية وبالتالي فهي وسيلة اقتصادية واجتماعية².

ويمكن تصنيفها على أساس عدة معايير وهي:

التصنيف وفقا لمجال التشغيل ويشمل 3 أنواع³:

النقل الداخلي الذي يكون ضمن نطاق الدولة.

النقل الخارجي الدولي والذي يكون خارج حدود الدولة وهو النقل العابر بين الدول.

النقل الحضري وهو الذي يتم في حدود الدولة (المدينة) وفي الأوساط الحضرية.

يمكن التصنيف حسب وسيلة النقل ويمكن أن نميز وجود نوعين⁴:

نقل عام: ويتمثل في كل وسيلة نقل للركاب والبضائع التي تعمل وفق خطوط معينة، وبرنامج متفق عليها مروراً بمحطات نقل يطلق عليها تسمية محطات النقل العام، ويجب أن يكون لكل نقل تعريفه مدروسة ومتفق عليها لتكون في متناول الجميع، ويكون فيها الركوب مشترك ووفق سير ومواقيت ومحطات وقوف محددة، هو وسيلة نافعة وفعالة خاصة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية .

¹ اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، أثار الانفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، 2001، ص.62.

² محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004، ص.488.

³ محمود حميدان قويدر، تخطيط النقل الحضري، بحث منشور، سبتمبر، 2009.

⁴ منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة: دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية

السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2001، ص.11.

نقل خاص: ويقصد بها وسائل التنقل للأفراد أو البضائع والتي تكون مركبة خاصة أو يتم استأجرها، لا تكون مرتبطة بمسار معين ولا بجدول زمني تكون لصاحبها حرية مطلقة في التنقل وتبقى مشكلتها الوحيدة أنها السبب الرئيسي للاختناقات (الازدحام المروري) التي تكون داخل المدن.

يمكن تصنيفها على أساس الحمولة: ونميز 3 أنواع منها:

نقل خفيف

نقل متوسط

نقل ثقيل

تصنيف حسب المسار: وينقسم إلى 3 أنواع:

النقل المائي: النقل البحري والنهري

النقل البري: طرق، أنفاق، سكك حديدية، خطوط مسارات

النقل الجوي: تضم الطائرات بكل أنواعها¹.

للنقل ثلاث أنواع رئيسية النقل البري، البحري، الجوي، كل نوع بدوره ينقسم لعدة أنواع أخرى حسب التصنيفات، كل نوع من أنواع النقل يتمتع بخصائص وميزات فريدة تجعله مناسباً لأغراض معينة من النقل والتنقل، على سبيل المثال، يتميز النقل البري بالانتشار والتوفر الواسع لشبكات الطرق والسكك الحديدية، مما يجعله مناسباً للنقل اليومي والقصير المدى. بالمقابل، يتميز النقل المائي بالقدرة على نقل كميات كبيرة من البضائع والركاب على مسافات طويلة، بفضل الموانئ والسفن التي تسهم في تعزيز التجارة الدولية والاقتصاد البحري. أما النقل الجوي، فيتميز بالسرعة العالية والقدرة على الوصول إلى مناطق نائية وصعبة الوصول، مما يجعله الخيار المفضل للسفر السريع بين مدن مختلفة وعبر الحدود الدولية.

¹ شريف ماهر هيكل، دور أهمية النقل في تكوين أو اصر الاتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر و التوزيع، القاهرة، 2007

المطلب الثالث: أهمية ومكونات النقل.

يعد النقل من الركائز الحيوية لأي اقتصاد حديث، لما له من دور أساسي في ربط عناصر الإنتاج بمراكز التوزيع والاستهلاك، وتسهيل تنقل الأفراد والبضائع، وتعزيز التواصل الاجتماعي والاقتصادي داخل الدول وفيما بينها، فالنقل لا يعد مجرد وسيلة حركة، بل هو محرك رئيسي للتنمية، وأداة استراتيجية لدعم النمو الاقتصادي، وتحقيق العدالة المجالية، وتكريس الاندماج الإقليمي والدولي.

أولاً: أهمية النقل:

يمكن تلخيص أهمية النقل في النقاط التالية:

- توفير مناصب الشغل، فالعنصر البشري هو أساس عملية النقل بالإضافة إلى تبادل المعارف والتكنولوجيا ورفع نسبة التطور الاقتصادي.
- يعتبر النقل كهمزة وصل بين المنتج والمستهلك فهو من ركائز الاقتصاد القومي.
- يساهم النقل في تبادل المعارف وتطوير التكنولوجيا ذلك لتكوين مجتمعات حضارية مواكبة للعولمة¹.
- يساهم النقل في تحسين ميزان المدفوعات من خلال القدرة التصديرية للدولة وجذب العملات الصعبة.
- النقل هو عنصر أساسي في توزيع السلع داخل البلدان وخارجها، يُعد النقل وسيلة لضمان استقرار الأسعار في أسواق مختلفة، ويتيح للتجار تنظيم إمدادات السلع في مواقع مختلفة استناداً إلى التغيرات في الطلب².

¹ سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل الأسس المشكلات الحلول، دار المريح الرياض، 2005. ص. 15.

² محمد عبد الوهاب العزاوي ، ثائر احمد سعدون السمان " ادارة الإنتاج " وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، هيئة المعاهد الفنية ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، 1992. ص. 95.

- يقوم النقل باختصار المسافات ويساعد في توسيع السوق والزيادة في الإنتاج إضافة إلى انتقال السلع واليد العاملة من مكان لآخر¹.

النقل جزء حيوي من المجتمع الحديث، يلعب دوراً حاسماً في التنمية الاقتصادية والتقدم الاجتماعي والاستدامة البيئية، نظام نقل مصمم وفَعّال شرط ضروري لنمو وتنافسية الدولة.

ثانياً: مكونات النقل

- الوسيلة (المركبة أو السفينة): هي الوسيلة الفعلية التي تستخدم لنقل البضائع أو الأشخاص. يمكن أن تكون الوسيلة سفينة بحرية، طائرة، قطار، شاحنة، أو أي وسيلة أخرى تستخدم للنقل حسب نوع البضائع أو المسافة أو الظروف البيئية.
- قوة الدفع (المحرك أو المحركات): تعتبر القوة التي تحرك الوسيلة أثناء عملية النقل. في السيارات والشاحنات، هذه القوة تأتي من المحرك الداخلي، في حين أن السفن تعتمد على محركات ديزل أو غاز توربيني أو حتى الأشعة في بعض الأحيان.
- المحطات (الموانئ أو المطارات): هي المواقع التي تخدم كنقاط تحميل وتفريغ البضائع أو الركاب من وإلى الوسيلة. تتمثل في الموانئ البحرية، المطارات الجوية، ومحطات القطارات أو الشحنات البرية.
- الناقل (الشركة الناقلة): هي الشركة أو الجهة التي تدير وتشغل الوسيلة لنقل البضائع أو الأشخاص. يمكن أن تكون شركة للشحن البحري، شركة طيران، شركة سكك حديدية، أو شركة نقل بري.
- المنقول (البضائع أو الركاب): هو ما يتم نقله باستخدام الوسيلة، سواء كانت بضائع مثل الحاويات أو السلع السائبة أو ركاب الطائرات والسفن والقطارات².

¹ مسعودة بوزيدي، سياسة تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة سطيف فرحات عباس، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، 2012، ص.19.

² بايزيد كمال، أثر النقل البري على التنمية المستدامة - دراسة حالة الجزائر-، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، قسم العلوم الاقتصادية فرع اقتصاد الخدمات، رسالة ماجستير، 2013/2014، ص. 85.

المبحث الثالث: السياسة العامة للنقل

تعد السياسة العامة للنقل إطاراً استراتيجياً تحدده الحكومات لتنظيم وتوجيه قطاع النقل بما يتوافق مع الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للدولة، تهدف هذه السياسة إلى ضمان توفير خدمات نقل فعالة وآمنة ومستدامة تلبي احتياجات الأفراد والمجتمع، مع مراعاة تحسين البنية التحتية، وتعزيز التمويل العام، وضمان العدالة في الوصول، وتقليل التأثيرات البيئية السلبية. كما تعمل السياسة العامة للنقل على تحقيق التكامل بين مختلف وسائل النقل وتطويرها بما يدعم التنمية الحضرية والريفية، ويعزز النمو الاقتصادي والاجتماعي بشكل مستدام

المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة للنقل ومرتكزاتها

تعد السياسة العامة للنقل جزءاً لا يتجزأ من السياسات التنموية للدولة، إذ تركز على تنظيم وتوجيه نشاط النقل بما يتماشى مع الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية الكبرى، ويكتسي هذا النوع من السياسات أهمية بالغة باعتباره الإطار الذي تصاغ ضمنه الخطط والإجراءات الكفيلة بضمان تنقل الأفراد والسلع بشكل آمن، فعال، ومستدام. ويشير مفهوم السياسة العامة للنقل إلى مجموع التوجهات والقرارات والخطط التي تعتمدها الدولة من أجل تطوير قطاع النقل بمختلف أنواعه، من خلال تحديد الأهداف، توزيع الموارد، سن القوانين، وإقامة البنى التحتية الملائمة. أولاً: تعريف السياسة العامة للنقل: هي عملية تقوم على تنظيم وتسيير ومراقبة كافة أنظمة النقل.

يمكن اعتبار السياسة العامة للنقل أنها مجموعة من البرامج ومشاريع مسطرة من أجل الوصول إلى غايات معينة على شكل أهداف مسبقة، كتحسين أداء وعمل أنظمة النقل من جهة وتحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى.

يمكن القول أن السياسة العامة للنقل هي المجموعة من السياسات والاستراتيجيات التي تحدد كيفية تنظيم وتطوير نظم النقل في دولة أو منطقة معينة، تعد السياسة العامة للنقل أساسية

لتحقيق أهداف متعددة تشمل التنمية الاقتصادية، وتحسين البنية التحتية وتعزيز التواصل الاجتماعي.

ثانياً: مرتكزات السياسة العامة للنقل: للسياسة العامة للنقل عدة مرتكزات تقوم عليها ويمكن تلخيصها في العناصر التالية:

- **تحقيق العدالة الاجتماعية:** تعتبر منظومة النقل عاملاً أساسياً في عائدات الاقتصاد، وتساهم في بناء مجتمع حضاري وتحسين ظروفه الاجتماعية، ولكن يجب على الدول توفير نظام نقل متوازن يحقق العدالة الاجتماعية وينصف الأجيال والأقاليم حيث أن توفير النقل يجب أن يلبي حاجيات جميع السكان بكافة طبقاتهم الاجتماعية (فقراء، أغنياء)، وكافة المناطق (الحضرية المدن، الأرياف)¹.

- **ضمان الوصول:** إن عملية الوصول إلى الأشخاص والأماكن والسلع والخدمات من الأهمية الاجتماعية والاقتصادية القصوى لتحقيق رفاهية المجتمعات فالنقل من الوسائل الرئيسية لتحقيقه، وتأمين الوصول إلى الغاية يجب أن يكون بأقل تكلفة وذلك من خلال تنويع خيارات النقل وإعطاء الناس الفرص للاختيار حسب الحاجة².

إعداد خطة متكاملة للنقل: تقوم على أساس دراسة شاملة وإدراج خطة تقوم على جمع المعلومات حول النقل والخدمات التي يقدمها حالياً وما يتوقع تقديمه في المستقبل، التوزيع السكاني على الرقعة الجغرافية من أجل رؤية حول طريقة وكيفية توسيع وتطوير شبكات النقل³.

- **الحفاظ على البيئة:** عند تصميم نظام النقل وإنجازه يجب التقيد بعدة أشياء منها احترام الطابع العمراني والحفاظ على المحيط البيئي لذلك يجب التقيد بما يلي:

¹ محمود حميدان قديد ، تخطيط النقل الحضري، دار النشر: مركز الكتاب الأكاديمي ، 2009 ، ص.42 .

² محمود حميدان قديد ، المرجع نفسه ، ص.41 .

³ ردينة عثمان يوسف ، إدارة خدمات النقل الجوي ، القاهرة : دار المناهج للنشر و التوزيع ، 2009 ، ص.29 .

محاولة الحد من النفايات وانبعاثات والمخلفات الملوثة التي تصدر من مختلف المركبات ومختلف وسائل النقل، المركبات والسفن والمركبات المنتهية الصلاحية واستبدالها بالجديدة. ضرورة وجود هيئة طوارئ ضمن مكونات نظم النقل المعمول بها ذلك لسرعة التدخل في حالة الطوارئ (سقوط طائرات، وانحراف القطارات).

يجب على النقل أن يكون عاملاً للاستقرار والتنمية المتوازنة للحد من الهجرة العشوائية. -**حفظ الصحة والسلامة:** من الشروط الأساسية توفير الصحة والسلامة للمواطن عند استخدامه لمختلف أنظمة النقل في المدن والأرياف ذلك من خلال العقلانية في أوقات أداء المهام وتصميم نظم نقل هدفها تحسين حياة المواطن وتحقيق الرفاهية الاجتماعية والسلامة لجميع الأفراد¹.

المطلب الثاني: أهداف السياسة العامة للنقل

تهدف السياسة العامة للنقل إلى توجيه وتنظيم قطاع النقل بما يتلاءم مع الأولويات الوطنية والاحتياجات المجتمعية، وتتبع أهمية هذه السياسة من كون النقل يمثل عنصراً استراتيجياً في دفع عجلة الاقتصاد، وتحقيق التوازن الجهوي، وتيسير حركة الأشخاص والبضائع، وتعزيز الاندماج الإقليمي والدولي.

يستهدف هذا القطاع العديد من المجالات والميادين يمكن تلخيصها فيما يلي:

أولاً: المجال الاقتصادي

يعتبر النقل العجلة المحركة للقطاع الاقتصادي فوجود نقل متطور يساهم في التنمية الاقتصادية ويساهم في التجارة المحلية ويتم بفضل النقل توزيع أحسن للأنشطة الإنتاجية وأنشطة توزيع السكان، يساهم بشكل خاص في تحويل المناطق الغير مستغلة إلى مناطق مستغلة بالكامل اقتصادياً ويقوم بتحديد تسعيرة مختلف منتجات هذه المناطق ومجاوراتها بحكم

¹ بن باحات مختار، طيبي حسين ، دراسة حول النقل الجماعي بولاية باتنة من أجل النقل المستدام، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة مفتش في النقل البري ، المدرسة الوطنية لتطبيقات تقنيات النقل البري ، باتنة ، 2009، ص.66 .

دخول تكاليف النقل ضمن أسعار البيع والشراء لمختلف المنتجات والسلع¹. فأهداف النقل هنا يمكن حصرها في:

- أن تكون الأسعار في متناول الجميع
- تقديم خدمات ذات مردودية
- تحريك ودعم النشاط الاقتصادي

ثانيا: المجال الاجتماعي

- تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية: عن طريق تحسين البنية التحتية للنقل وتوفير خدمات النقل التي تكون فعالة وميسورة التكلفة، يمكن تحسين إمكانية الوصول إلى الخدمات الأساسية مثل الرعاية الصحية والتعليم والعمل، مما يعزز التنمية الاقتصادية للفرد والمجتمع بشكل عام.
- ضمان الوصول للجميع: بغض النظر عن الوضع الاجتماعي أو الاقتصادي، تهدف السياسة إلى توفير خيارات النقل التي تكون ميسورة التكلفة ومتاحة لجميع شرائح المجتمع، مما يقلل من الفوارق الاجتماعية ويعزز الاندماج الاجتماعي.
- الحد من الآثار البيئية السلبية للنقل من خلال تشجيع وسائل النقل الصديقة للبيئة².

¹ حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والاحصاء التطبيقي، العدد 22، ديسمبر 2014، ص. 64.

² شريط وليد، دور السياسات العمومية البيئية لقطاع النقل في الحد من ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد خيضر - بسكرة - كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم: العلوم الاقتصادية، 2022، ص. 94.

خلاصة واستنتاجات:

تطرقنا في الفصل الأول للسياسة العامة كمجال يتعلق بصنع القرارات وتنفيذها من قبل الحكومات والهيئات العامة لتحقيق الأهداف العامة للمجتمع، تشمل السياسة العامة مجموعة واسعة من المواضيع مثل التعليم، الصحة، البيئة، الاقتصاد، والعدالة الاجتماعية، وتركز على كيفية توجيه الموارد وتنظيم الأنشطة لتحقيق أقصى فائدة للمجتمع ككل.

أما بالنسبة للنقل فقمنا بالعودة الى التعريفات النظرية من أجل فهم الموضوع بالإضافة الى نشأته وتطوره عبر الزمن ففي الوقت الراهن لم يعد النقل مجرد وسيلة لنقل الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر عبر مختلف وسائل النقل مثل السيارات، الحافلات، القطارات، الطائرات، والسفن بل يحتل النقل سلم الأولويات في السياسة العامة نظرًا لدوره الحيوي في دعم الاقتصاد وتوفير الوصول إلى الخدمات والفرص.

تتداخل السياسة العامة والنقل في مجموعة من المجالات، مثل تخطيط النقل، والبنية التحتية، وسلامة الطرق، وحماية البيئة، والتكنولوجيا الناشئة في مجال النقل مثل السيارات الكهربائية والطائرات بدون طيار، تهدف السياسة العامة في مجال النقل إلى تعزيز النقل الآمن والفعال والمستدام، وتحسين التنقل والوصول إلى الفرص والخدمات للمواطنين.

الفصل الثاني: السياسة العامة للنقل في الجزائر

تعتبر السياسة العامة للنقل على مجموعة من البرامج والمشاريع والسياسات الموجهة لتنظيم وتسيير قطاع النقل بمختلف فروعها والرامية الى اتخاذ قرارات فعّالة بشأن توزيع موارد النقل، بما في ذلك إدارة وتنظيم الأنشطة النقلية القائمة، كما أنها ترمي الى تطوير مجموعة من البنى والمقترحات التي تُنشأ لتحقيق أهداف محددة تتعلق بالظروف الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، المرتبطة بأداء وعملية النقل بصفة عامة،

سيتم التطرق في هذا الفصل الى دراسة وتقييم قطاع النقل بشقيه البري والبحري "تم تناول النقل الجوي في الفصل الثالث"، إذ تم تقسيم الفصل لثلاثة مباحث خصصت لدراسة التطور التاريخي لقطاع النقل في الجزائر بالإضافة الجانب التشريعي والقانوني المسير له، وكذا التطرق للنقل البري في الجزائر بنوعيه الطرقي والسكك الحديدية، بالإضافة الى دراسة قطاع النقل البحري في الجزائر وعرض لمختلف المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري ودراسة تحليلية لوضعية النقل البحري في الجزائر.

المبحث الأول: واقع النقل في الجزائر

يحظى قطاع النقل بأهمية بالغة في كل دول العالم وحكوماتها فلم يعد هذا القطاع يساهم في التنقل من مكان إلى آخر بل أصبح له قيمة اقتصادية واجتماعية من خلال توفير التنقلات وتحركات الأشخاص والسلع والعتاد بكل أنواعه وظروفها، ولا تختلف الجزائر عن غيرها من الدول إذ عرفت حركة نوعية في هذا القطاع منذ بداية الألفية الثالثة بجميع أصنافه وأقسامه، انطلاقا من مؤسسات النقل البري في الجزائر وكذا النقل الطرقي بكل وسائله بالإضافة الى النقل بالسكك الحديدية الذي عرف هو الآخر تطورا وتسارعا في الإنجاز.

المطلب الأول: التطور التاريخي لقطاع النقل في الجزائر

شهد قطاع النقل في الجزائر مسارا تاريخيا متنوعا يعكس التغيرات السياسية، الاقتصادية، والاجتماعية التي مرت بها البلاد منذ العهد الاستعماري إلى غاية الفترة المعاصرة، ويعد فهم هذا التطور ضروريا لتحليل واقع النقل الحالي واستشراف مستقبله، خاصة في ظل الرهانات التنموية المتزايدة التي تواجهها الجزائر.

فلقد مر قطاع النقل في الجزائر بعدة مراحل موزعة على الفترات المختلفة التي مرت بها، إضافة إلى الظروف التي عاشتها ويمكن تلخيص مراحل تطور النقل في الجزائر فيما يلي:

أولاً: قطاع النقل خلال الفترة الاستعمارية (1830-1962)

كان نظام النقل في المرحلة الاستعمارية يعكس الحالة الاقتصادية والاجتماعية التي مرت بها الجزائر في فترة الاحتلال الفرنسي، فالبنية التحتية لهذا القطاع كانت تتمثل في الطرق والسكك الحديدية التي في الأساس كانت موجهة بدورح أولى لخدمة المعمارين، إذ ركز النقل في هذه الفترة على القطارات كوسيلة مناسبة لنقل الجيش الفرنسي ونشره على مختلف مناطق الوطن الاستراتيجية منها خاصة الساحل الجزائري، فأول خط سكك حديدي كان سنة 1860 م الذي يربط الجزائر بالبليدة ثم توسع ليشمل مناطق أخرى التي تربط مراكز المواد الأولية والمناطق الفلاحية بمراكز التصدير للخارج والموانئ، ولعل أهم ميزة لهذه الخطوط هو قصرها وتمركزها في الشمال الجزائري لكن تواجدت خطوط سككية متوجهة نحو المناطق الداخلية الزراعية ذلك لتحقيق المصالح الاستعمارية منها:

- خط متجه لمنطقة الجلفة حيث السهول والمراعي
- خط متجه لورقلة وحاسي مسعود لاستنزاف الثروة البترولية والتمور
- خط متجه لتبسة أين تتواجد مناجم الفوسفات

- خط متجه لبشار حيث توجد مناجم الفوسفات والحديد¹.

في هذه المرحلة تم تنظيم قطاع النقل من خلال ادراج عدة قوانين وإجراءات تنظيمية تقتضي بتحديد المناطق الحرة عبر الطرقات أي حرية التنقل دون ترخيص منع التنقلات على مسافات طويلة إضافة الى تحديد الكمية المسموحة لنقلها والنوعية .

ثانيا: قطاع النقل بعد الاستقلال

بعد استرجاع الجزائر لاستقلالها وسيادتها ترك الاستعمار البلاد منهارة من كل الجوانب لذلك توجب اتخاذ التدابير من أجل تسيير البلاد والنهوض باقتصادها ولعل أهم القطاعات التي تم التركيز عليها هو قطاع النقل الذي توجب تسييره وفق منظور خاص نتيجة لحجم الدمار الذي تركته المرحلة الاستعمارية خاصة من ناحية البنية التحتية، ولدراسة هذه الفترة سنقوم بتقسيمها لستة مراحل.

• مرحلة التخطيط الاستراتيجي للمخطط الذاتي 1962 - 1967

مباشرة بعد الاستقلال وجدت الجزائر نفسها أمام هياكل قاعدية وبنى تحتية قديمة ومنهارة، لكن وعلى الرغم من ذلك اتخذت السلطات الجزائرية تسيير قطاع النقل إضافة الى القطاعات الأخرى وفق المنهج الاستعماري نظرا لانعدام الإطارات المؤهلة لتسييره وكأول خطوة من أجل النهوض بهذا القطاع تم انشاء الديوان الوطني للنقل (ONT)² ، وذلك بغية المرور السلس نحو جزارة التسيير الإدارة كمرحلة لاحقة.

هدف الديوان الوطني للنقل (ONT) كان توحيد سياسة النقل ودمج مختلف أنماط النقل في نظام واحد، بهدف كسر العزلة وتعزيز الحركة في المناطق المحرومة سواء فيما يتعلق بنقل البضائع أو الركاب وذلك من خلال التنسيق مع الهيئات النقل المختلفة الموجودة في ذلك الوقت.

¹ فهد العتيبي ، ماهي شبكة النقل ، علوم و تكنولوجيا : مجلة علمية إعلامية اشهارية " معهد الكويت للأبحاث العلمية " السنة الثاني ، العدد 28 ، ص.100 .

² محمد بالقاسم حسن بهلول ، سياسات تخطيط التنمية و إعادة تنظيم مسارها في الجزائر ، بناء اقتصاد عمومي رائد، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية ، ص. 183 .

• مرحلة المخطط الثلاثي 1967 - 1969

جاء هذا المخطط للاهتمام بقطاعات التصنيع والزراعة بهدف تحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية للبلاد وتم اهمال قطاع النقل وتهميشه فلم تخصص أي استثمارات عمومية لهذا الأخير في هذه الفترة، في نفس المرحلة ساهمت الدولة في الرأسمال الاجتماعي للشركة الوطنية للسكك الحديدية بنسبة 51 % لتتحول من تسمية SNCF التابعة للمعمر إلى الشركة الوطنية لسكك الحديد الجزائرية أما فيما يخص قطاع الطيران فكان مسيرا بالشراكة مع الشركة الفرنسية للطيران، في حين أن النقل البري فكان مزيج بين الناقلين المنتمون للدولة والخواص¹.

• مرحلة التسيير المركزي من 1969 - 1981

اعتمدت الجزائر في هذه المرحلة على أسلوب التسيير المركزي أي ملكية الدولة لجميع وسائل النقل، ما تطلب تنظيم جديد لمختلف أنماط النقل، ولعل أكثر ما ميز هذه المرحلة هي إلغاء القوانين الفرنسية واستبدالها بالأوامر والتشريعات الوطنية الخاصة بالنقل كما شهدت هذه الفترة فشل الديوان الوطني للنقل في تأدية مهامه الأساسية²، ولعل هذا راجع الى حداثة التسيير في هذا المجال ونقص الخبرة الوطنية.

• المخطط الرباعي الأول للتنمية 1970-1973: لقد اهتم بوسائل تطوير قطاع النقل

وتنمية جميع فروعها وتجسد هذا الاهتمام من خلال الاستثمار فيه كالآتي:

❖ النقل البري 433.5 مليون دج.

❖ النقل البحري 236.5 مليون دج.

❖ النقل الجوي 130 مليون دج³.

¹ محمد بالقاسم بهلول ، المرجع نفسه ص، 231 .

² الأمر رقم 67 - 130 المؤرخ في جويلية 1967 ، المتضمن تنظيم النقل البري، الجريدة الرسمية العدد 63.

³ وزارة التخطيط و التهيئة العمرانية ، التقرير العام للمخطط الرباعي الأول ، 1970، ص. ص. 67 - 70 .

• أما المخطط الرباعي الثاني 1974-1977: ركز هذا المخطط على النقل البري من خلال رفع قدرة نقل السلع عبر السكك الحديدية بعدما كانت محدودة من قبل، اقتناء الشاحنات وتدعيم الجماعات المحلية والوحدات الاقتصادية بالحافلات بمختلف أحجامها مع إهمال النقل الجوي والبحري¹.

• مرحلة التسيير اللامركزي 1981 - 1988: تميزت هذه المرحلة بالقيام بعدة إصلاحات اقتصادية مست قطاع النقل حيث تم إعطاء استقلالية للمؤسسات الوطنية في اتخاذ قرارات خاصة بتنمية قطاع النقل، كذا إصدار مرسوم تنفيذي 81-1989 الذي سمح للجماعات المحلية بالعمل على تنمية قطاع النقل².

اتجهت الجزائر في سنة 1982 اتجهت الجزائر نحو تحرير سوق النقل البري بداية من عام 1982، لكن تأثرت بشكل سلبي بأزمة البترول في عام 1986، مما دفع الحكومة لاتخاذ عدة إجراءات، منها إصدار قانون رقم 17/88 في 10 مايو 1988 لتنظيم النقل البري وتوجيهه³. هذا القانون فتح الباب أمام المبادرات الخاصة في مجال النقل العمومي للركاب والبضائع، وأعطى الأولوية للنقل الجماعي للركاب.

ثالثا: مرحلة ما بعد إعلان التعددية السياسية

تم إصدار المرسوم التنفيذي رقم 195/91 في 1 يونيو 1991 لتحديد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للركاب والبضائع⁴، وأكدت المادة السابعة منه حق القطاع الخاص في ممارسة هذا النشاط بموافقة الدولة، كما تمت الموافقة على النظام النموذجي لخدمات النقل البري للركاب خلال الفترة من 1997/1998، والذي حدد التزامات الناقل

¹ محمد بالقاسم حسن بهلول ، مرجع سابق ، ص 255 . 300 .

² مرسوم تنفيذي رقم 81 - 375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات البلدية و الولاية و احتياجاتها في قطاع النقل ، الجريدة الرسمية رقم 86 .

³ قانون رقم 17/88 في 10 مايو 1988 لتنظيم النقل البري وتوجيهه ، الجريدة الرسمية للجمهور للجمهورية الجزائرية /العدد 18.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 195/91 في 1 يونيو 1991 لتحديد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للركاب والبضائع، الجريدة الرسمية العدد 32.

والقواعد لتسيير هذا القطاع. وشهد النقل الحضري الجماعي للركاب باستخدام الحافلات دخولاً قوياً للقطاع الخاص منذ عام 1990.

توقعت الحكومة من خلال فتح السوق للقطاع الخاص تخفيف المسؤولية والتكاليف، وتنشيط القطاع الخاص وربحه، وراحة المواطن في استخدام النقل. هذا السياق دفع بإصدار قوانين جديدة، منها القانون رقم 13/01 في أغسطس 2001 الذي أعاد تنظيم دور الدولة في تنظيم نشاط النقل¹. وأبرزت المادة 19 من هذا القانون ضرورة تطوير وتنظيم النقل الحضري، مما أدى إلى إصدار مراسيم تنفيذية تحدد شروط تحرير رخص النقل وكيفيات إعداد وتنفيذ مخططات النقل البري للركاب والبضائع².

• مرحلة برامج الإنعاش الوطنية 2001 – 2004:

كان هذا البرنامج مخصص وموجه للمؤسسات الاقتصادية الإنتاجية الذي يقتضي اتباع معايير حديثة والسماح للدولة في القيام بدورها وتنظيم ممارسة النشاط الاقتصادي، وتم الإشارة إلى محاولة تطوير المنشأة القاعدية للنقل لكن دون نتائج ظاهرة³. وبعدها في عام 1664، تم إصدار المرسوم التنفيذي رقم 431/64 الذي حدد شروط تحرير الرخصة الخاصة بممارسة نشاطات النقل البري للأشخاص والبضائع. وفي نفس الوقت، صدر المرسوم التنفيذي رقم 439/64 الذي حدد كيفيات إعداد وتنفيذ مخططات النقل البري للأشخاص والبضائع⁴.

¹ القانون رقم 13/01 في أغسطس 2001 الذي أعاد تنظيم دور الدولة في تنظيم نشاط النقل ، الجريدة الرسمية للجمهور للجمهورية الجزائرية /العدد 32

² مرسوم تنفيذي رقم 375/81 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات البلدية والولاية واحتجاجاتها في قطاع النقل، الجريدة الرسمية 86.

³ بيان الحكومة في السياسة العامة، برنامج الإنعاش الاقتصادي قصير و متوسط المدى، البرنامج القطاعي ، الملحق ب أبريل 2001 ، ص. 4

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 331/64 المؤرخ في 2004 المجدد لشروط تحرير الرخصة الخاصة لنشاطات النقل البري للأشخاص والبضائع، الجريدة الرسمية.

• مرحلة تطوير قطاع النقل 2006 – 2011:

عرف قطاع النقل في هذه الفترة انتعاشا بارزا بمختلف أنواعه حيث قامت الحكومة بإنجاز العديد من المشاريع بغرض تنميته ومواكبة لمختلف التطورات الحاصلة فتم انجاز دراسات تقنية للترامواي والميترو، كما تم استكمال أشغال ميترو الجزائر والترامواي وفتحهم للتقليل من الحركة والضغط إضافة الى تدعيم الأسطول الجوي للخطوط الجوية الجزائرية بطائرات جديدة وحديثة تقوم بتوفير خدمات ذات جودة عالية لتسهيل تنقل المواطن في أحسن الظروف.

كما صدرت خلال هذه الفترة عدة مراسيم أهمها المرسوم التنفيذي 92/10¹ الصادر في 14 مارس 2010 الذي يوضح كيفية إنشاء مؤسسات عمومية على مستوى الولايات الجزائرية للتكفل بالنقل الحضري وشبه الحضري، اذ تتمتع المؤسسات بشخصية معنوية واستقلال مالي، وتخضع لأحكام القانون الإداري وتتحكم بها الدولة، بينما تتخذ قراراتها المتعلقة بالنقل بناءً على أحكام القانون التجاري وبوصاية وزارة المتقنين. وتتولى هذه المؤسسات مهمة ضمان النقل العمومي للمسافرين في المدن والمناطق شبه الحضرية، بما في ذلك شراء وصيانة العتاد، وتكوين وتحسين مستوى موظفيها، وإدارة المحطات والمنشآت الحضرية. يهدف هذا الإجراء إلى تحسين جودة النقل الحضري، الذي يعاني من العديد من النقائص والمشاكل، وتحقيق التوازن بين أقاليم المدن الجزائرية.

من خلال ما تم ذكره شهد قطاع النقل في الجزائر عدة مراحل تطور وتغير منذ الاستقلال وإلى غاية اللحظة ففي المرحلة الأولى لم يكن النقل يحظى بكثير من الاهتمام بل الأولية كانت لقطاعي الصناعة الثقيلة تليها الزراعة، لكن مع مرور الوقت إضافة لزيادة السكان كان مفروضا على الحكومة إعادة النظر في هذا القطاع وحتمية تطويره فقد ترجمت هذه المحاولات في عديد البرامج والمشاريع ساهمت في نسبة نمو لهذا القطاع.

¹ مرسوم تنفيذي رقم 92/10 المؤرخ في ربيع الأول عام 1431 الموافق 14 مارس 2010، يتضمن إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري وشبه الحضري، الجريدة الرسمية، العدد 18.

المطلب الثاني: الإطار التشريعي

باعتبار النقل جزءا حيويا لا يمكن الاستغناء عنه سواء في الحياة اليومية أو في المجال الاقتصادي، أصبحت وسائل النقل البرية توفر وسيلة مريحة وسهلة للتنقل دون جهد، بينما تمكن وسائل النقل البحرية والجوية من الحرية في التنقل ونقل السلع والبضائع من مكان إلى آخر.

بناء على أهمية النقل وحاجة البشر له يوميا، تم وضع تشريعات قانونية تنظم هذا النشاط بهدف توفير إطار قانوني يحكم عمليات النقل وإبرام عقود النقل بين المسافرين وشركات النقل، يتضمن هذا الإطار القانوني مجموعة من الضمانات لحماية الأطراف، خاصة المسافرين الذين يعتبرون الطرف الأضعف، وذلك من خلال تطبيق مختلف الأنظمة القانونية التي تحكم عقود النقل.

سيقوم هذا العنصر بالإشارة الى مجموعة من القوانين ولمراسيم المهمة والتي تقوم بتنظيم القطاع، ويمكن تصنيف أهم التشريعات المتعلقة بالنقل في الجزائر كالاتي:

أولا: النقل البري

-قانون رقم 09-11 الصادر في 5 يونيو 2011 يمثل تعديلاً وتكميلاً للقانون رقم 13-01 الصادر في 7 أغسطس 2001¹، الذي يتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري. يهدف هذا القانون إلى تعديل بعض أحكام القانون السابق وتحسينها، وذلك بهدف تحسين جودة وسلامة النقل البري في الجزائر وتعزيز كفاءته، يعكس هذا التعديل الاهتمام المتزايد بتحسين البنية التحتية للنقل وتطويرها، بما يتوافق مع متطلبات الزمن واحتياجات السكان والاقتصاد. يتضمن القانون تحديد شروط ممارسة نشاط النقل البري، وتنظيم عمليات النقل وسلامتها، وكذلك تحديد الالتزامات والحقوق للمتعاملين في هذا القطاع، سواء كانوا أفراداً أو شركات.

¹ قانون رقم: 09-11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 يعدل ويتمم القانون رقم 13-01 المؤرخ في 7 أو ت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

بشكل عام، يعكس هذا القانون الجهود المستمرة لتطوير قطاع النقل البري في الجزائر وتحسين بيئته التشريعية، ويسهم في تعزيز الأمن والسلامة في عمليات النقل وتوفير خدمات نقل أكثر كفاءة وفاعلية للمواطنين.

-القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أو ت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه الجريدة الرسمية عدد 44 المعدل بموجب المادة 68 من قانون رقم 13-10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 المتضمن قانون المالية لسنة 2011 الجريدة الرسمية عدد 80 والمعدل والمتمم بموجب القانون رقم 09-11 المؤرخ في 5 جوان 2011 الجريدة الرسمية عدد 32¹.

القانون رقم 01-13 الصادر في 7 أغسطس 2001 يتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري في الجزائر، يهدف هذا القانون إلى وضع الأسس والإطار القانوني اللازم لتنظيم وتنظيم عمليات النقل البري، سواء للركاب أو البضائع، وتحديد الشروط والمعايير اللازمة لممارسة هذا النشاط. -القانون رقم 35-90 الصادر في 8 جمادى الثانية 1411 هـ الموافق لـ 25 ديسمبر 1990² يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية في الجزائر. يهدف هذا القانون إلى وضع الإطار القانوني اللازم لضمان سلامة وأمان استخدام واستغلال النقل بالسكك الحديدية.

يحدد القانون رقم 35-90 مجموعة من الإجراءات والمعايير التقنية اللازمة للحفاظ على سلامة الركاب والبضائع والموظفين المشاركين في عمليات النقل بالسكك الحديدية. كما ينص القانون على ضرورة اتباع إجراءات الوقاية والأمان لتجنب وقوع الحوادث والمخاطر الناجمة عن استخدام السكك الحديدية.

¹ القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أو ت 2001 ، بموجب المادة 68 من قانون رقم 13-10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 المتضمن قانون المالية لسنة 2011 الجريدة الرسمية عدد 80 والمعدل والمتمم بموجب القانون رقم 09-11 المؤرخ في 5 جوان 2011 الجريدة الرسمية عدد 32.

² قانون -35 90 المؤرخ في 8 جمادى الثانية 1411 هـ الموافق لـ 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 56.

بالإضافة إلى ذلك، يحدد القانون العقوبات والعوائق التي يمكن مواجهتها في حالة عدم الامتثال لأحكامه، مما يعزز الالتزام بمعايير السلامة والأمان في قطاع النقل بالسكك الحديدية. كما يعتبر هذا القانون جزءًا أساسيًا من الإطار التشريعي الذي يضمن سلامة وفعالية استخدام السكك الحديدية في الجزائر.

- المرسوم التنفيذي رقم 91-95 الصادر في 1 جوان 1991¹ يتعلق بتحديد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص في الجزائر K يهدف هذا المرسوم إلى وضع الإطار القانوني الضروري لتنظيم وتنظيم عمليات النقل البري للبضائع والركاب في البلاد. يحدد المرسوم شروط ومتطلبات الحصول على تراخيص ممارسة نشاط النقل البري، بما في ذلك المعايير الفنية والسلامة التي يجب توافرها في المركبات والمعدات المستخدمة في هذا النشاط. كما ينص المرسوم على الالتزام بتطبيق إجراءات الوقاية والسلامة خلال عمليات النقل لضمان سلامة الركاب والبضائع.

بالإضافة إلى ذلك، ينص المرسوم على تحديد العقوبات التي يمكن فرضها في حالة عدم الامتثال لأحكامه، مما يعزز الالتزام بمعايير السلامة والأمان في قطاع النقل البري في الجزائر، ويعتبر هذا المرسوم جزءًا أساسيًا من الإطار التشريعي الذي ينظم ممارسة نشاط النقل البري ويضمن سلامة وفعالية هذا النشاط في البلاد.

- الأمر رقم 09 - 03، الصادر في 29 رجب 1430 هـ الموافق 22 يوليو 2009م، يعدل ويتم القانون رقم 14-01 الصادر في 29 جمادى الأولى 1422 هـ الموافق 19 أغسطس 2001م²، والذي يتعلق بتنظيم حركة السير عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وقد تضمنت هذه التعديلات مجموعة من الأمور المهمة التي تهدف إلى تحسين وتطوير نظام السير والمرور، وضمان سلامة الطرق والمشاة والسائقين من بين النقاط الرئيسية التي قد تم التعديل عليها في

¹ مرسوم تنفيذي رقم: 91-95 المؤرخ في 01 جوان 1991، المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص، الجريدة الرسمية رقم 27.

² الأمر رقم 09 - 03، الصادر في 29 رجب 1430 هـ الموافق 22 يوليو 2009م، يعدل ويتم القانون رقم 14-01 الصادر في 29 جمادى الأولى 1422 هـ الموافق 19 أغسطس 2001، الجريدة الرسمية العدد 45.

القانون، وشملت التعديلات فرض عقوبات أكثر صرامة على المخالفات المرورية لتحفيز السائقين على الالتزام بقواعد السير والسلامة.

تحسين تنظيم حركة المرور في المدن وعلى الطرق السريعة لتقليل الازدحام والحوادث.

- تعزيز الإجراءات الأمنية والوقائية لتفادي حوادث الطرق وتقليل الإصابات والوفيات.
- تحديث القوانين واللوائح لتوافق التطورات التكنولوجية والمتطلبات الحديثة لنظام السير والمرور.

فهذه التعديلات تهدف إلى تحسين تجربة السير والمرور للمواطنين وضمان سلامتهم وسلامة الطرق بشكل عام.

ثانيا: النقل البحري

-لقد قامت الدولة الجزائرية باستحداث مرفق النقل البحري بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 16¹.

وفقًا للمرسوم رقم 489/63 الصادر في 31 ديسمبر 1963 والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 6، تم إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية في الجزائر، إذ تأتي هذه الخطوة في إطار جهود الدولة لتعزيز قطاع النقل البحري وتطويره، حيث تهدف الشركة إلى تحسين البنية التحتية البحرية وتقديم خدمات نقل بحري فعّالة وموثوقة في البلاد، ويتضمن المرسوم تفاصيل حول هيكل الشركة ومهامها وصلاحياتها، ويمثل هذا القرار خطوة هامة نحو تعزيز الاقتصاد البحري وتعزيز دور الجزائر كمركز بحري رئيسي في المنطقة.

- المرسوم رقم 69/50² يتضمن احتكار الدولة لأنشطة النقل بالمواعين* والصيانة بالموانئ الجزائرية، ويُعتبر من القرارات الهامة التي تهدف إلى تنظيم وتنظيم أنشطة النقل البحري

¹ المرسوم رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 6.

² المرسوم رقم 69/50 يتضمن احتكار الدولة لأنشطة النقل بالمواعين* والصيانة بالموانئ الجزائرية، الجريدة الرسمية عدد 53.

والصيانة في الموانئ الجزائرية، وفي هذا السياق، يشمل المرسوم السماح بالاحتكار في عدة مجالات مثل النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية وكذلك النقل البحري وإيجار السفن، بهدف تنظيم هذه الأنشطة وتعزيز فعالية وجودة الخدمات المقدمة في هذه القطاعات.

- المرسوم رقم 68/83¹ يتضمن احداث منطقة خاصة بالملاحة للسفن الجزائرية يتعلق بإنشاء منطقة خاصة بالملاحة للسفن الجزائرية. يهدف هذا المرسوم إلى تعزيز وتطوير القطاع البحري في الجزائر من خلال إنشاء منطقة ملاحية تهدف إلى تسهيل العمليات البحرية وتعزيز النقل البحري الجزائري. تأتي هذه الخطوة في إطار جهود الحكومة الرامية إلى تعزيز القدرات البحرية للبلاد وتعزيز دورها في مجال النقل البحري.

- المرسوم رقم 71/120² المتعلق بالسمسرة البحرية، يهدف المرسوم إلى تنظيم السمسرة البحرية في الجزائر بشكل شامل ومفصل يشمل هذا المرسوم مجموعة من البنود التي تحدد الإجراءات والضوابط التي يجب أن تلتزم بها السمسرة البحرية في مختلف جوانب عملهم من بين النقاط الرئيسية التي يتضمنها المرسوم:

- تحديد الشروط والمتطلبات اللازمة لممارسة نشاط السمسرة البحرية، بما في ذلك الشهادات والتراخيص المطلوبة.
- تحديد الضوابط والإجراءات التي يجب اتباعها في عمليات السمسرة البحرية، بما في ذلك طرق التقاؤض وتحديد الأسعار وتنفيذ الصفقات.
- تحديد الحقوق والواجبات للسمسرة البحرية والأطراف الأخرى المتعاملة معهم، بما في ذلك السفن والشركات البحرية.

¹ - المرسوم رقم 68/83 يتضمن احداث منطقة خاصة بالملاحة للسفن الجزائرية، الجريدة الرسمية عدد 33.

² المرسوم رقم 71/120 المؤرخ في 13/05/1971 المتعلق بالسمسرة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 40.

- كلمة مواعين في سياق القانون البحري الجزائري تشير للمنشآت العائمة التي تستخدم في الموانئ لأغراض الشحن والتفريغ.

- وضع العقوبات والجزاءات المناسبة في حالة مخالفة السمسرة البحرية للقوانين واللوائح المنظمة لهذا النشاط¹.

باختصار، يهدف المرسوم إلى تنظيم وتنظيم نشاط السمسرة البحرية في الجزائر بما يضمن الشفافية والنزاهة والتمشي مع المعايير الدولية للتجارة البحرية والتجارة العامة.

ثالثاً: النقل الجوي (تم التفصيل فيه في الفصل الثالث)

فيما يخص أهم القوانين في النقل الجوي من أجل تنظيم جيد لقطاع النقل حاولت السلطات إنشاء نظام قانوني يشمل الأنواع المختلفة للنقل حيث شهدت الجهود التشريعية تركيزاً على تحسين جودة الخدمات وتشجيع القطاع الخاص، مع إصدار العديد من القوانين والمراسيم لتنظيم وتطوير النقل، بما في ذلك قوانين تحديد شروط ممارسة نشاطات النقل وتنظيم النقل الحضري والريفي، بالإضافة إلى دعم الاستثمارات في بنية النقل وتحسين جودة الخدمات المقدمة للمواطنين تلك التطورات تعكس التزام الحكومة بتحسين بيئة النقل وتوفير خدمات أكثر كفاءة وفعالية للمواطنين في الجزائر.

المطلب الثالث: أهم مؤسسات تسيير قطاع النقل في الجزائر

بالإضافة للجانب التشريعي المنظم لقطاع النقل، فإن النجاح الفعلي لهذا القطاع يعتمد بشكل كبير على الجهات المسؤولة عن تسييره، يتألف النظام التشريعي والإداري للنقل في الجزائر من شبكة متشابكة من المؤسسات والهيئات التي تعمل سوياً لضمان توفير خدمات النقل بفعالية وفعالية، في هذا السياق تستحق هذه المؤسسات التي تدير قطاع النقل في الجزائر اهتماماً خاصاً، حيث تلعب دوراً حيوياً في تنظيم وتطوير البنية التحتية النقلية، وتقديم الخدمات اللوجستية، وضمان سلامة وأمان النقل. في هذا المقال، سنلقي نظرة عامة على أهم هذه المؤسسات ودور كل منها في تسيير قطاع النقل في الجزائر.

¹ بن صغير شهرزاد، واقع وحاضرا امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس. ص. 92.

أولاً: وزارة النقل¹

وزارة النقل هي وزارة جزائرية تهتم بتنظيم قطاع النقل في البلاد. يقع مقرها في العاصمة الجزائر، تشرف الوزارة على مجموعة من البنى التحتية والقطاعات الحيوية مثل الطرق، والطرق السريعة، والموانئ، والمطارات، والسكك الحديدية، وخدمات اللوجستيات. بالإضافة إلى ذلك، تدير الوزارة مختلف أنواع ووسائل النقل بما في ذلك النقل عبر الطرق، والسكك الحديدية، والنقل البحري، والنقل الجوي.

منذ نشأتها سنة 1962 الى الآن تغيرت تسميتها من وزارة النقل، وزارة النقل والأشغال العمومية، وزارة النقل والمواصلات..... إلخ في الأخير احتفظت بثلاث مديريات تتعلق بالطيران المدني والبحرية التجارية والنقل البري.

تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل حسب المرسوم تنفيذي رقم 21-367 المؤرخ في 20 صفر عام 1443 الموافق 26 سبتمبر سنة 2021

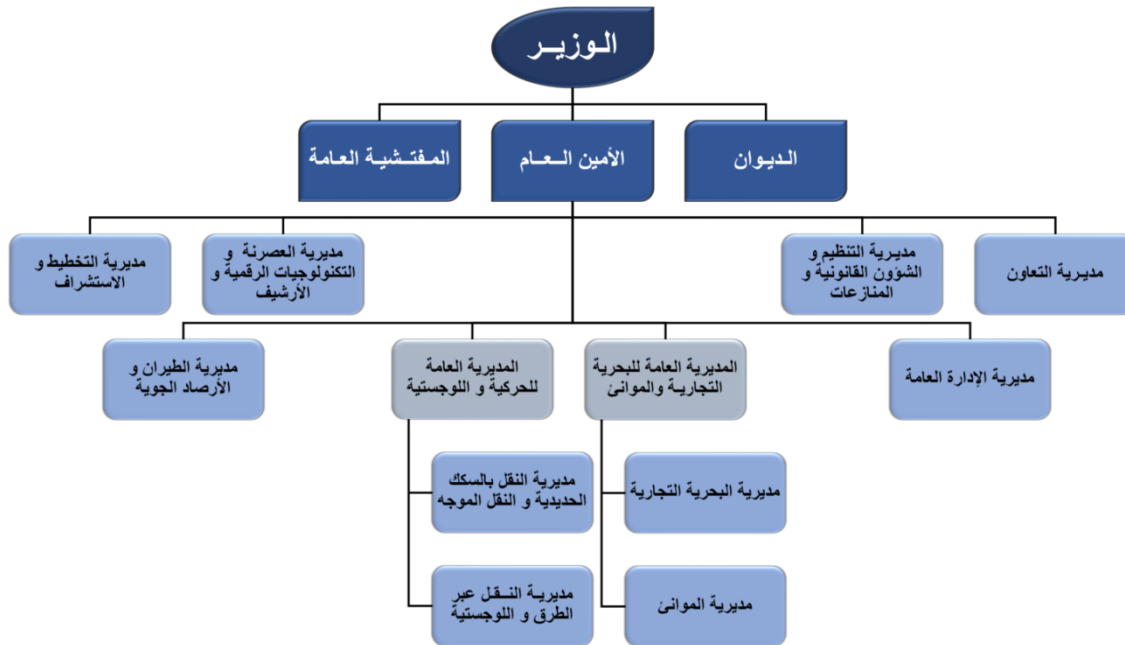
من مهام الوزارة أو الوزير بالخصوص يقترح عناصر السياسة الوطنية في مجال النقل والأرصاد الجوية، ويتولى متابعة ومراقبة تنفيذها وفقاً للقوانين والتنظيمات المعمول بها، ضمن إطار السياسة العامة للحكومة وبرنامج عملها².

¹موقع وزارة النقل https://www.mt.gov.dz/?page_id=944&lang=ar، تاريخ الاطلاع 2023/01/20 .

الساعة 13 سا

² موقع وزارة النقل https://www.mt.gov.dz/?page_id=1045&lang=ar

الهيكل التنظيمي لوزارة النقل¹



المصدر: موقع وزارة النقل https://www.mt.gov.dz/?page_id=944&lang=ar

ثانياً: وزارة الأشغال العمومية

تقوم وزارة بالإشراف على العديد من المعاهد ومدارس التكوين كذلك المؤسسات العمومية ذات الطابع الاقتصادي، والمراكز المكلفة بتسيير وتنظيم النقل.

إذ يعد قطاع الأشغال العمومية² قطاعاً استراتيجياً وحساساً في التنمية الاقتصادية، حيث يشمل بناء وصيانة البنية التحتية الحيوية مثل الطرق والموانئ والمطارات. هذا القطاع يلعب دوراً مهماً في تطوير الدول وتعزيز التواصل والتجارة بينها، كما يتضمن عمل قطاع الأشغال العمومية الاعتبارات السياسية والاقتصادية والمالية والاجتماعية، بالإضافة إلى الاعتماد على التكنولوجيا المتطورة لتلبية احتياجات وتطلعات المجتمعات المتغيرة.

¹ https://www.mt.gov.dz/?page_id=944&lang=ar

² احمد بكاي، واقع المحاسبة في قطاع البناء والأشغال العمومية في ظل النظام المحاسبي المالي الجزائري-دراسة ميدانية-، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد 17، 2017، ص.67.

تأتي أهمية هذا القطاع من دوره في بناء الأسس لاستراتيجيات التنمية المستدامة التي تهدف إلى تعزيز النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل، بالإضافة إلى دعم تنفيذ مخططات التخطيط الإقليمي الوطني، ويؤثر قطاع الأشغال العمومية أيضًا في توزيع الدخل القومي من خلال توفير فرص العمل والخدمات العامة والاستثمارات في البنية التحتية، وبالتالي يلعب دورًا محوريًا في تحفيز النمو الاقتصادي وتعزيز التوازن الاقتصادي الوطني¹.

ثالثًا: المؤسسة العمومية للنقل الحضري والضواحي في الجزائر "إيتوسا"

Etablissement Public de Transports Urbain et Suburbain d'Alger

« ETUSA »

تعتبر المؤسسة العمومية هي المشغل التاريخي الذي ورثه مشغلون مختلفون تعاقبوا في منطقة الجزائر العاصمة (إدارة ترامواي الجزائر والحافلات والحافلات). تعرضت المؤسسة لتغيرات عدة في الوضع.

أُنشئت في عام 1959 تحت اسم "ريجي سنديكال ديس ترانسبورت ألجيروا (RSTA)"²، وكانت تدير شبكات الحافلات والتروليبياص وترامواي الجزائر. بعد الاستقلال وتخليها عن خطوط الترامواي والتروليبياص، استمرت RSTA في كونها الجهة الوحيدة للنقل العام حتى فتح نشاط النقل البري للأشخاص للقطاع الخاص، بعد الاستقلال، كانت RSTA تخضع في البداية لولاية الجزائر العاصمة ثم تم تحويلها إلى وزارة النقل في عام 1995 بوضع EPIC³ المؤسسة الصناعية والتجارية العامة.

¹ موقع وزارة النقل والمنشآت القاعدية ، 2024/02/22 ، 13:30 ، http://www.mtpt.gov.dz/?page_id=14

² Régie Syndicale des Transports Algérois (RSTA).

EPIC ; Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial

³ Entreprise Publique à Caractère Industriel et Commercial

في عام 1998، تطور وضع إيتوسا ليصبح EPE (المؤسسة العمومية) تحت إشراف الشركات العامة للخدمات، في عام 2003، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-435 المؤرخ 2003/11/13¹، تغيرت RSTA من EPE إلى EPIC .

تم تأكيد هذا الوضع EPIC في عام 2010 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-91 بتاريخ 14 مارس 2010²، الذي ينص على الوضع القياسي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والضواحي. بطول شبكة حالية كبير يبلغ 1680 كم عبر 79 خطاً، يقوم بنقل حوالي 80,000 راكب يومياً و 2301 موظف³.

رابعا: مؤسسة TRANSUB

هي مؤسسة جزئية من المؤسسة الوطنية للنقل البري بمنطقة الوسط " الجزائر ومنطقتها-sub-urban، تقوم باستغلال خطين في الوسط الحضري و 11 خط في ضواحي العاصمة TRANSUB هي شركة عمومية اقتصادية تعمل كشركة مساهمة (Société par Actions) في الجزائر، يُمكن أن يكون هذا التصنيف مشابهاً لشركات القطاع الخاص من حيث الهيكلية وطريقة الإدارة، لكنها تكون مملوكة جزئياً أو كلياً للحكومة أو لهيئة عمومية أخرى⁴.

خامسا: مؤسسة تسيير مطارات الجزائر EGSA

تم إنشاء EGSA الجزائر "مؤسسة تسيير خدمات مطار الجزائر" تحت إشراف وزارة النقل في 11 أغسطس 1987 بموجب المرسوم رقم 87-173 المؤرخ في 11 أغسطس 1987⁵، وتحولت إلى مؤسسة عمومية للصناعة والنقل، ذات طابع تجاري (EPIC) تتمتع بمهام الخدمة

¹ المرسوم التنفيذي رقم 03-435 المؤرخ في 13 نوفمبر 2003، الصادر في الجريدة الرسمية رقم 75.

² مرسوم تنفيذي رقم 10 - 91 مؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1431 الموافق 14 مارس سنة 2010 يحدد النموذجي الأساسي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري، الجريدة الرسمية، العدد 28.

³ <http://www.aotu-alger.dz/etusa.html>, AUTORITE Organisatrice des transports Urbain

D'Alger , le reseau bus ETUSA, 21/03/2022

⁴ https://transub.dz/wordpress/EPE_TRANSUB_Spa

⁵ مرسوم مؤرخ في 1 أغسطس 1987 يقضي باحداث مؤسسة تسيير خدمات مطار الجزائر ، العدد 33.

العامة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 91-150 المؤرخ في 18 مايو 1991¹، هي ذات طابع تجاري، تقوم شركة EGSA-Alger بإدارة وتطوير وتشغيل 17 مطارا تقع من شمال البلاد إلى جنوبها بما في ذلك 6 مطارات دولية و 11 مطارا وطني، على مستوى منصات المطارات الرئيسية توفر EGSA-Alger للركاب وشركات الطيران وجميع المعنيين بالمطار التسهيلات اللازمة لضمان خدمات تتكيف مع توقعاتهم.

وتجدر الإشارة إلى أن مطار الجزائر هوائي بومدين الدولي منذ 1 نوفمبر 2006، تتم إدارته وتشغيله من قبل شركة EPE/SPA ، وهي شركة تابعة لشركة EGSA-Alger تسمى SGSIA شركة خدمات وإدارة البنية التحتية لمطار الجزائر العاصمة².

سادسا: مؤسسة متروالجزائر E.M.A

تم إنشاء مؤسسة متروالجزائر سنة 1984 بصفتها صاحب مشروع مفوض من طرف وزارة الأشغال العمومية والنقل بغرض دراسات واستغلال شبكة النقل بالسكك الحديدية الحضرية السطحية وعبر الأنفاق المعروفة بمتروالجزائر.

في سنة 1989 تم تحويلها الى مؤسسة عمومية اقتصادية ذات أسهم وبرأسمال يقدر بـ 380.000.000 دج فشرعت أيضا في تطوير قدراتها الخاصة بالدراسة والهندسة فيما يتعلق بالنقل وإنجاز مخططات المرور ذلك من خلال انشاء مكتب دراسات النقل الحضري BETUR³ والذي يعتبر فرع من مؤسسة متروالجزائر.

وفي عام 2005 تم تكليف مؤسسة متروالجزائر بإنجاز عدة مشاريع في الاطار مخطط تطوير النقل الحضري، ويتعلق الأمر باستغلال خطوط الترامواي عبر التراب الوطني واعادت التحديث التكنولوجي للمصاعد الهوائية في جميع أنحاء البلاد.

¹ مرسوم تنفيذي رقم 91-150 مؤرخ في 18 مايو 1991 المتعلق بتغيير الطبيعة القانونية والوضعية القانونية لمؤسسات إدارة خدمات المطارات، العدد 25.

² <https://elmouchir.caci.dz/ar/entreprise/5878/egsa-etablissement-de-gestion-de-services-aeroportuaires-dalger> الموقع الرسمي لمؤسسة تسيير مطارات الجزائر، 2023/11/06، 11 سا ،

³ Bureau d'Études en Transports Urbains

سابعا: المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF

هي مؤسسة وطنية ذات طابع صناعي وتجاري بلغ رأسمالها أكثر من 20 مليار دينار جزائري تشكلت بعد اعادة هيكلة المؤسسات عام 1976 بموجب الأمر 76 - 28 المؤرخ في 25 مارس 1976¹ من الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائري SNCFA التي أنشأت بعد الاستقلال والتي كانت متخصصة في نقل المسافرين والسلع والبضائع، تمتد الشبكة على طول 4200 كلم وتتمركز في الجزائري في المدن الكبرى: الجزائر العاصمة، عنابة، وهران، قسنطينة، سطيف، سوق أهراس².

ثامنا: شركة الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE

هي شركة طيران والناقل الوطني للجزائر تأسست في 15 مارس 1947، شركة وطنية ذات طابع تجاري واقتصادي شركة ذات أسهم ورأسمال فاق 600 مليار دج، عرفت في الأونة الأخيرة نموا كبيرا من خلال الأداء والخدمات حيث تنقل اليوم أكثر من 6.1 مليون مسافر سنويا وتمتلك أسطول مكون من 59 طائرة³، تخضع الشركة لإشراف وزارة النقل الجزائرية، وتعمل كشركة مساهمة عمومية تسعى الشركة باستمرار إلى تطوير خدماتها لتلبية الطلبات المتزايدة في السوق وتحسين تجربة السفر للمسافرين⁴.

¹ لأمر رقم 76-28 صدر بتاريخ 25 مارس 1976، يهدف هذا الأمر إلى وضع قواعد وإجراءات تتعلق بتسجيل العقارات وتنظيم عمليات الشهر العقاري، الجريدة الرسمية العدد 76.

² <https://www.sntf.dz/index.php/communication/itemlist/tag> , le 21/02/2024 , 10h .

³ مقابلة مع رئيسة المصلحة التجارية، نوفمبر 2023 ، 11سا

⁴ موقع وزارة النقل، https://www.mt.gov.dz/?page_id=979&lang=ar ، 2024/02/23 ، 13سا.

المبحث الثاني: قطاع النقل البري في الجزائر

يعتبر النقل، بجميع أشكاله وأنواعه (البري، الجوي، البحري)، عاملاً بارزاً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، سواء في قطاعات الإنتاج أو الاستهلاك، أو في مجالات الخدمات المتنوعة حيث يلعب دوراً حيوياً في نقل المواد الأولية والمنتجات والأفراد إلى مراكز النشاط الحيوية في المجتمع، ولذلك، يحتل النقل مكانة مميزة في الخطط التنموية، إذ يعتبر ضرورياً لنقل البضائع والأفراد، وهو وسيلة اتصال بين البشر منذ القدم وحتى اليوم.

النقل البري، بفروعه الطرقي والسككي، الذي يستخدم في نقل الأفراد والبضائع، يُعتبر عصباً حيوياً لاقتصاد الدولة من خلال تلبية احتياجات الأفراد وتعزيز مستوى حياتهم داخل المجتمع، ومن هذا المنطلق، يجب تسليط الضوء على قطاع النقل البري بجميع جوانبه والجزائر نظراً لشساعة مساحتها تتطلب شبكة نقل جيدة ومتنوعة، من أجل ربط كل جهات الوطن خاصة المناطق المعزولة ولخدمة مختلف نشاطات البلاد الداخلية والخارجية.

المطلب الأول: النقل البري (الطريقي):

يعتبر النقل البري أكثر أنواع النقل قبلة من طرف المواطن ووسائله الأكثر انتشاراً ووفرة، هذا النوع من النقل لا يمكن الاستغناء عنه مهما بلغت الدولة من تطور وعالمية في اقتصادها، فهذه الوسائل الداخلية تسمح للمواطن بالتنقل بكل حرية داخل الحدود لتلبية حاجاته اليومية والتنقلات العائلية، يساهم أيضاً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ففي الدرجة الأولى يسعى إلى تلبية متطلبات الفرد من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة وجودة الخدمات وتوفير الأمن، إلا أن هذا الأخير يعتبر من الحلقات الأضعف في الجزائر بسبب غفلة المسؤولين عن تطوير وتنمية هذا الأخير وعليه سنحاول في هذا المطلب دراسة الوضع الحالي للنقل البري بكل أنواعه في الجزائر .

أولاً-الهيكل التنظيمي للنقل البري في الجزائر: تم انشاء عدة هيئات إدارية مركزية وجهوية تساهم في عملية اعداد السياسة العامة للنقل، من أجل تحسين وتطوير الأداء وتلبية حاجيات المجتمع، وضمان تحسين الخدمات.

1-الإدارة المركزية: لقد أصبح قطاع النقل بمختلف أنواعه يجذب انتباه عديد السلطات العمومية لما له من انعكاس على حسن سيرورة القطاعات الأخرى، وذلك من خلال تشكيل عديد الإدارات المركزية التي أو لبت لها مهام بالعمل بتجانس وترابط وتكامل من أجل تطوير شبكات النقل المختلفة وتشمل:

• الوزارة:

تتولى وزارة النقل وضع السياسة الوطنية للنقل والإشراف على تنقل الأشخاص والبضائع، مع تحقيق التوازن بين متطلبات مختلف وسائط النقل، كما تساهم في إعداد وتنفيذ المخطط الرئيسي للنقل، وإدارة أنشطة المتعاملين من القطاعين العام والخاص، تشمل مهامها إجراء الدراسات المتعلقة بقطاع النقل، تطبيق السياسات الوطنية، وتطوير استراتيجية لصيانة التجهيزات والمعدات الخاصة بالنقل.

في الجانب القانوني، تضطلع الوزارة بتنظيم أنشطة النقل على المستويين الوطني والدولي، وإعداد القواعد الإدارية والتقنية لمستعملي الطريق، وتعمل مديريات النقل المنتشرة في الولايات على تطبيق القوانين المنظمة للقطاع، مراقبة الأنشطة المختلفة، تنفيذ إجراءات الأمن والسلامة الطرقية، وتحديث السجلات المتعلقة بالنقل البري، كما تشرف على منح رخص النقل ورخص السياقة، وتقديم تراخيص سيارات الأجرة، إلى جانب دورها في الرقابة على النقل البري¹.

تحتوي على 8 مديريات والتي من بينها مديرية النقل البري والحضري DTTU والتي بدورها تضم على 4 مديريات فرعية طبقا للقرار الوزاري 2011، المتضمن تنظيم الإدارة المركزية وهي²:

-المديرية الفرعية للسكك الحديدية

-المديرية الفرعية للنقل عبر الطرق

¹ https://www.mt.gov.dz/?page_id=979&lang=ar، موقع وزارة النقل،

² Ministère de Transport, disponible sur le site : www.ministere-transport.gov.dz,

-المديرية الفرعية للنقل الحضري

-المديرية الفرعية لحركة المرور والوقاية عبر الطرق

2-إدارة مركزية خارج الوزارة¹:

تقوم الوزارة بالإشراف على العديد من المراكز والمؤسسات التي تقوم بتسيير وتنظيم النقل البري، تسيير محطات النقل الحضري، الشبه الحضري والنقل بين الولايات، معاهد ومراكز التكوين، شركات وطنية للنقل، أمثلة على هذه المؤسسات نجد:

-المركز الوطني للوقاية والسلامة المرورية (CNPSR)

-المركز الوطني لرخصة السياقة (CENAPEC)

-المركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات (ENACTA)

-الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNFT)

-مؤسسة ميترو الجزائر (EMA)

-الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق (SNTR)

-مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري بالجزائر العاصمة (ETUSA)

-المؤسسة الوطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية (INFRAFER)

-المركز الوطني لدراسة والإنجاز الحضري (CNERU)

-الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة الاستثمارات في السكك الحديدية (ANESRIF)

-المعهد العالي للتكوين في السكك الحديدية (IFSS)

-مدرسة تطبيق تقنيات النقل (ENATT)²

¹ عقاري زكرياء، تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري -دراسة حالة النقل الحضري بالجزائر العاصمة، - أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم الثالث في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة، الجزائر، 2016. ص. 143.

² Ministère de Travaux public, disponible sur le site :www.mtp.gov.dz/missions.htm, vue le 26/03/2020.

3-الإدارات الأخرى: هناك عدة مؤسسات وهيئات تقوم بتسيير كل نمط من أنماط النقل في

الجزائر، هناك وزارات مسؤولة على بعض القطاعات والبنى التحتية:

وزارة النقل مسؤولة عن وضع السياسات العامة للنقل البري

وزارة الأشغال العمومية مكلفة بإنشاء الهياكل القاعدية من الطرقات والسكك الحديدية، النقل

العمومي ونقل البضائع

-وزارة السكن والعمران تشرف هذه الوزارة على تهيئة الوسط الحضري

-وزارة الداخلية والجماعات المحلية والتي تشرف بدورها من خلال المجالس الشعبية البلدية

والولائية على تطوير وتسيير النقل وجميع الهياكل القاعدية البرية المنتمية لها.

-وزارة التجارة دورها منح متعاملي النقل السجل التجاري، مع التأكد من التسعيرة المطبقة من

طرف الناقلين وضبطها في المناطق الحضرية والشبه الحضرية للنقل البري، إضافة الى سيارة

الأجرة الفردية والجماعية، من أجل تثبيت التسعيرة المقترحة من طرف وزارة النقل.

-وزارة المالية تقوم الوزارة بتخصيص ميزانية موجهة لمشاريع قطاع النقل بكل أنماطه الحضري

والشبه الحضري بالتعاون مع وزارة النقل من أجل تطوير خدمة النقل البري.

4-الإدارات اللامركزية: تتوزع هذه الهيئات الإدارية على المستوى الوطني مقرها الولايات، تهتم

بالقضايا المرتبطة بالمنشآت القاعدية ووسائل النقل، والتي تعمل بالتنسيق مع السلطات

المركزية للوزارة الوصية.

• مديرية النقل الولائية(DTW): هي أجهزة تنظيمية لا تخضع لوصاية مباشرة من طرف

الوزارة، هي تحت سلطة الوالي تعمل من أجل ضمان حسن سيرورة النقل محليا وفق

سياسات وطنية معدة خصيصا لذلك مع التنسيق مع مختلف الأجهزة الإدارية من جهة

ولوزارة النقل في الجوانب التقنية ومراقبة التنظيم والتابعة لوزارة الداخلية والجماعات المحلية في الجانب الإداري والأمني والسلامة المرورية¹.

ثانيا- وضعية النقل الطرقي في الجزائر: النقل الطرقي هو الأكثر استعمالا في الجزائر بنسبة 85% من مجموع التنقلات الداخلية، حيث يفضل المستقل لقلة تكلفته وبساطته والراحة التي يوفرها، شهد حركة نوعية بعد تحريره سنة 1988، وإعادة تكييف الهياكل القاعدية والظروف المستجدة، سنحاول في هذا العنصر دراسة وضعية الهياكل الطرقية في الجزائر ومساهمتها في نقل المسافرين والبضائع إضافة إلى أهم المشاكل التي يعاني منها القطاع .

1-الهياكل القاعدية للنقل الطرقي: تعتبر الهياكل القاعدية للنقل الطرقي جزءا أساسيا من البنية التحتية العامة في أي دولة، حيث تشمل مجموعة من المرافق والبنى التحتية المصممة لدعم وتشجيع حركة المرور والنقل على الطرق. تتضمن هذه الهياكل القاعدية مجموعة متنوعة من العناصر، مثل الطرق والجسور والأنفاق والمرافق اللوجستية وغيرها، وتلعب دورا حيويا في دعم النمو الاقتصادي وتسهيل التجارة والتنمية المستدامة.

أ-الطريق - المسلك²: يعد الطريق أهم وسيلة نقل مقارنة بالنقل الجوي والبحري وكذا السكك الحديدية سواء المسافرين أو البضائع، الجزائر بشساعة مساحتها التي تقدر ب 2.381.741 كلم² جعل منها تملك شبكة طرق تقدر ب 111.000 كلم تنقسم إلى:

29.534 كلم طرق وطنية

23.875 كلم طرق بين الولايات

57.591 كلم طرق بين البلديات

¹ بوالملح منير، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث LMD في العلوم الاقتصادية تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الأقاليم ، جامعة محمد الصديق بن يحيى- جيجل، 2018.ص.102.

² عبد العزيز العايش، إسماعيل بوكراع، أثر المخطط الخماسي على شبكة الطرقات في الجزائر-دراسة ميدانية للولاية أم البواقي، مجلة علوم الانسان والمجتمع، المجلد 11، العدد 03، 2022.ص.167.

كما تقدر نسبة الطرق المعبدة 72% أي ما يقارب 80.000 كلم من إجمالي الشبكة الوطنية¹، وترتكز مجمل هذه الشبكات في الشمال الجزائري يرجع ذلك لعدة أسباب تاريخية وأخرى اقتصادية حيث كان تصميم هذه الشبكات موروثاً عن الاستعمار الفرنسي التي كانت لتلبية مصالحه، حيث تم التركيز على ربط المدن الكبيرة والمستوطنات في الشمال وشرق طرق تربطها بالمناطق الداخلية الزراعية.

أ. أنواع شبكة الطرق: يمكن تصنيف شبكة الطرق حسب الخدمة التي توفرها شبكة الطرق الرئيسية: والتي تمثل جميع الطرق الكبرى التي تربط بين الولايات، الموانئ، المطارات، المراكز الحدودية، المناطق الصناعية الهامة وتنقسم إلى: -شبكة طرق رئيسية من المستوى الأول التي تشهد حركة مرور يومية تفوق 1500 مركبة / اليوم.

شبكة طرق رئيسية من المستوى الثاني التي تشهد حركة مرور أقل من 1500 مركبة/اليوم وتصنف من الطرق أو الولائية².

-شبكة طرق ثانوية: تشمل جميع الطرق الغير المصنفة في الطرق الرئيسية، الطرق التي تربط بين البلديات، المناطق الريفية والغير المعبدة.

تتميز الشبكة الطرقية الثانوية بتنوعها وتعددتها، حيث تشمل طرقاً ريفية وصغيرة وترابية، وتوفر روابط مهمة بين المناطق الزراعية والصناعية والسكنية. تلعب هذه الطرق دوراً حيوياً في تمكين النقل المحلي وتسهيل التجارة والتنقل للسكان في المناطق النائية.

ب- تطور شبكة الطرقات في الجزائر 2010/2020: في نهاية عام 2020 بلغ إجمالي طول شبكة الطرق الوطنية 129.913 كم، منها 1132 كم من الطرق السريعة، و31.874 كم من الطرق الوطنية، و24951 كم من الطرق الولائية، و71.956 كم من الطرق البلدية،

¹ عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة -دراسة حالة مشروع أرضية اللوجستيك-، جامعة قلمة، 2010، ص.115،

² عبد العزيز بن قيراط، المرجع نفسه، ص.116.

زاد الطول الإجمالي لشبكة الطرق من 113.504 كم في عام 2010 إلى 129.913 كم في عام 2020، أي 16.409 كم من الطرق الجديد 82% منها، 1132 كم طرق سريعة، 30.442 كم طرق وطنية، 22.845 كم طرق ولائية، 457 52 كم طرق بلدية¹.

الجدول 1 : يمثل تطور شبكة الطرقات في الجزائر 2020/2010²

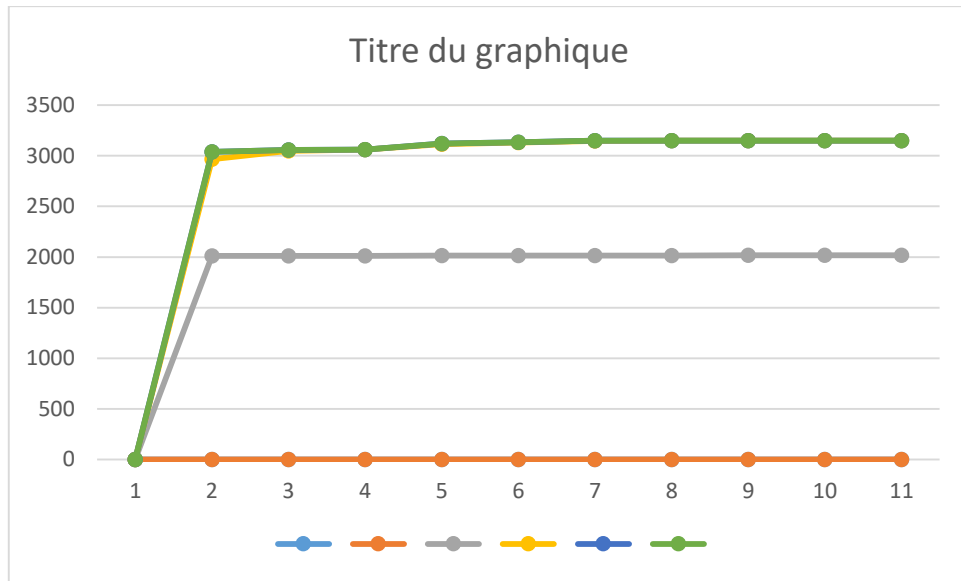
السنة	الطريق السريع	الطرق البلدية	الطرق الولائية	الطرق الوطنية	الطول الإجمالي
2010	957	59408	23849	29290	113504
2011	1038	60045	24295	30377	115755
2012	1048	61371	24076	30505	117000
2013	1102	63598	24357	30612	119669
2014	1118	66965	24877	30686	123646
2015	1132	67570	25293	30788	124783
2016	1132	70621	25356	30923	128032
2017	1132	70978	25355	31038	128503
2018	1132	71420	25107	31816	129475
2019	1132	71956	24951	31874	129913
2020	1132	71956	24951	31874	129913

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل بيانات الدليل الاحصائي لوزارة النقل من 2020/2010

¹ DPD مديرية التخطيط و التنمية

² الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010، قسم النقل البري.ص. 45.

الشكل 1: تطور شبكة الطرقات في الجزائر 2020/2010



يُظهر الجدول والشكل تطور طول شبكات الطرق في الجزائر من عام 2010 إلى عام 2020 شهدت الطرق السريعة زيادة ملحوظة من 957 كم إلى 1,132 كم، نتيجة الاستثمارات الكبيرة في تطوير هذه الطرق لتحسين الربط بين المدن وتقليل المسافات، كما ارتفعت الطرق البلدية من 59,408 كم إلى 71,956 كم، نتيجة للتوسع الحضري وزيادة الكثافة السكانية التي استدعت تحسين شبكة الطرق داخل المدن والمناطق الحضرية، وعلى الرغم من أن الزيادة في طول الطرق الولائية كانت أقل انتظامًا، إلا أنها ارتفعت من 23,849 كم إلى 24,951 كم، مما يسهل الوصول للمناطق الريفية، كما شهدت الطرق الوطنية زيادة من 29,290 كم إلى 31,874 كم، مما يعزز الترابط بين مختلف مناطق الجزائر ويسهل حركة البضائع والأفراد.

إجمالاً، ارتفع الطول الإجمالي لشبكة الطرق من 113,504 كم إلى 129,913 كم، مما يعكس التحسينات الشاملة في البنية التحتية التي تهدف إلى دعم النمو الاقتصادي وتلبية احتياجات التنقل المتزايدة للسكان.

-مشروع طريق شرق/غرب 2010-2020

زاد الطول الإجمالي للطريق السريع شرق/غرب من 957 كم في عام 2010 إلى 1132 كم في 2020، أي 175 كم من الطرق الجديدة، بمجموع 11 طريق سريع مخترق.

جدول 2 : تطور كول الطريق السريع شرق/ غرب 2010-2020

السنة	الطول	النسبة %
2010	957	71.81
2011	1038	8.46
2012	1048	0.96
2013	1102	5.15
2014	1118	1.45
2015	1132	1.25
2016	1132	0.00
2017	1132	0.00
2018	1132	0.00
2019	1132	0.00
2020	1132	0.00

المصدر: وزارة الأشغال العمومية، مديرية الطرق وصيانتها.

يُظهر الجدول تطور طول الطرق السريعة في الجزائر من عام 2010 إلى عام 2020، مع نسب التغير السنوي، في البداية بين عامي 2010 و2011، شهدت الجزائر زيادة كبيرة بنسبة 8.46% في طول الطرق السريعة، إلا أن نسبة الزيادة تراجعت بشكل ملحوظ في السنوات التالية، حيث بلغت 0.96% فقط بين عامي 2011 و2012، وارتفعت إلى 5.15% بين عامي 2012 و2013، ثم استمرت في الانخفاض التدريجي في السنوات اللاحقة، بعد

عام 2015، لم يشهد طول الطرق السريعة أي زيادة وظل ثابتاً عند 1132 كم حتى عام 2020.

هذا التوقف يمكن أن عكس تحول الأولويات من التوسع إلى صيانة وتحسين الطرق الحالية، وربما يشير إلى وجود قيود مالية أو تنظيمية أثرت على القدرة على الاستمرار في التوسع.

ج-نقاط التوقف: يمكن تعريف نقاط التوقف على أنها نقطة من مسار عمل النقل الجماعي التي يتوقف عندها بغية صعود أو نزول المسافرين.

في الجزائر تعاني حركة المرور من نقص في هذه النقاط المخصصة لتوقف الحافلات وسيارات الأجرة وإن وجدت فتكون غير مهيأة وعادة ما يثير توقف الحافلات في هذه الأماكن ازدحام وفوضى عارمة نتيجة التوقف العشوائي مما يؤدي إلى اختناق في المناطق الحضرية.

د-المحطات الحضرية: تعتبر المحطة الحضرية هي المنطقة المخصصة لاستقبال المسافرين من مختلف المناطق والأحياء، ووسائل النقل التي تربط جميع المناطق¹.

تعتبر المحطات الحضرية من البنى التحتية الرئيسية في أنظمة النقل العام في المدن، حيث تمثل نقاط تجمع رئيسية للمسافرين والوسائل المختلفة للنقل مثل الحافلات والقطارات والمترو والتراموايات، تهدف هذه المحطات إلى تسهيل تحويل الركاب بين وسائل النقل المختلفة، وتوفير نقطة توقف مركزية للوصول إلى وجهاتهم المختلفة في المدينة.

2-أنواع النقل الطرقي في الجزائر:

تمتاز الجزائر بتنوع وتعدد وسائل النقل الطرقي، حيث تلعب البنية التحتية الطرقية دوراً حيوياً في توفير وتسهيل حركة السلع والأفراد داخل البلاد، وتشتمل وسائل النقل الطرقي في الجزائر على مجموعة متنوعة من الخيارات تتضمن الحافلات، والتاكسي، والسيارات الخاصة، والشاحنات، والدراجات النارية، والدراجات الهوائية، مما يوفر خيارات متعددة للتنقل والتوصيل في جميع أنحاء البلاد.

¹ رواحي سناء، النمو الحضري، رسالة ماجستير علم الاجتماع، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008/2009.

ثالثا: واقع النقل الحضري والشبه الحضري في الجزائر

لقد عرف قطاع النقل الحضري ومنذ الاستقلال سياسات تنظيمية أهمها صدور مجموعة القوانين التي تهدف إلى تطوير هذا القطاع بضمان توفير النقل بمختلف وسائله لتلبية حاجات المواطن المتزايدة.

أ- مفهوم النقل الحضري **Transport urbain**: هي مجموعة التقنيات المستعملة والهياكل القاعدية والتي تهدف بالضرورة إلى تنظيم حركة الأفراد وتنقلاتهم والسلع في أحسن ظروف من حيث الوقت، التكلفة، الراحة والأمان، فالنقل الحضري هو مجمل النقل الجماعي (الحافلة، قطار الأنفاق الميترو، القطار الحضري ترامواي)، إضافة إلى النقل الفردي الذي يتم عن طريق السيارة أو الدراجة الهوائية، فالنقل الحضري يشمل كل وسائل النقل التي تتوافق وخاصة الوسط الحضري والكثافة السكانية العالية التي تفرض بالضرورة التنظيم الجيد لحركة الأفراد والبضائع لتفادي الاكتظاظ والاختناقات في الوسط الحضري ¹.

ب- أنواع النقل في الوسط الحضري: تتم عملية اختيار وسيلة التنقل في المناطق الحضرية وفقا لعدة خصائص كالسرعة، مستوى الراحة، التكلفة، المركز الجماعي ومستوى الدخل ويمكن تقسيمها إلى نوعين نقل جماعي ونقل فردي:

ب.1: النقل الجماعي: لا يمكن الاستغناء عن النقل الجماعي في المناطق الحضرية من نقل الأفراد إلى أماكن العمل، التسوق، ويربط هذا النوع من النقل بعدد الركاب والمسافة المراد قطعها للوصول للغاية ويمكن تقسيمها إلى:

الحافلة: هي الوسيلة الوحيدة التي يتفق عليها الجميع أنها وسيلة النقل الحضري بامتياز، ابتداء من القرى والمدن الصغيرة إلى المدن الحضرية الكبيرة، أغلبها تسير بزيوت الديزل أو البنزين ويمكن لأغلبها أن تكون لها مفاصل متصلة بغطاء مرن هدفها الزيادة من القوة

¹ يزيد شهلي، سامية لحول، مساهمة النقل الحضري الجماعي في تحسين التنقلات اليومية للأفراد، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة محمد بوضياف مسيلة، 2017، ص.333.

الاستيعابية والتحميلية، بفضل مرونتها يمكنها التنقل في الطرق الوعرة الملتوية لنقل أكبر عدد من الركاب ¹.

ب.2. النقل الفردي:

-السيارة الخاصة: للسيارة عدة مزايا مقارنة مع الوسائل الأخرى التي تعطيها ميزة سيدة المواقف، فهي نمطية وعملية يمكنها نقل شخص أو مجموعة أشخاص، يمكن استخدامها في المسافات البعيدة والقريبة، في مختلف الأماكن ونحوى جميع الاتجاهات لا تقيد بمسارات وخطوط محددة ومواعيد وأوقات محددة.

هي وسيلة تتمتع بعدة مزايا لكن لا تخلو من العيوب والانتقادات من مشاكل التلوث والضوضاء، مشاكل التوقف ورغم ذلك تبقى السيارة أكثر الوسائل هيمنة وطلبا².

-سيارة الأجرة: هو نوع يمكن تصنيفه كنمط فردي في حالة نقل فرد واحد وجماعي في حالة نقل مجموعة من الأفراد لنفس الوجهة، لكن في الغالب سيارة الأجرة داخل المناطق الحضرية تخص بنقل شخص واحد وفضلا عن سيارة الأجرة على السيارة الفردية فهي تريح المسافر من القيادة وتعنيه عن البحث عن مكان ركنها.

-الدراجة النارية: لها نفس أهمية النقل بالسيارة الفردية وتوفر نفس المميزات المرنة في التنقل، المسار الحر، سلك طرق مختصرة، لا تشغل حيزا حضاريا كبيرا، أقل استهلاكاً للطاقة.

-النقل بالدراجة الهوائية: مستخدمى هذا النوع في تزايد مستمر يوم بعد يوم، فهي وسيلة نقل اقتصادية بحتة لا تشغل مكان حضاري كبير، غير ملوثة وصديقة البيئة، وسيلة لتشجيع الرياضة والنشاط البدني لأصحاب المدن، أهم مستخدميها من الرياضيين يستعملونها لممارسة الرياضة أكثر منها وسيلة نقل .

¹ يزيد شهلي، سامية لحول ، مرجع سابق ، ص.335.

² محمد توفيق سالم ، مرجع سابق ، ص.260.

-السير على الأقدام: هي أكثر الأنماط بساطة واستخدام في المدينة، خصوصا في المسافات القصيرة التي يستعملها الغني والفقير على حد سواء، ويبقى من أنجح الأنماط خصوصا في المسافات التي تقل عن 2 كلم فهي تعتبر رياضة أيضا.

ب.3.النقل العمومي للأشخاص:

ينقسم إلى نوعين العام والخاص وهذا النمط يتم عن طريق حافلات عمومية تابعة للمؤسسات العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري، أو شركات مساهمة كشركة الوسط للنقل البري للأشخاص أما القطاع الخاص فيساهمون في النقل بنسبة 98 % في مختلف الخطوط.

-النقل بسيارة الأجرة

هي وسيلة نقل عامة تقدم خدمة للزبون مقابل أجر معين تستعمل لنقل فرد أو مجموعة من الأفراد، يفضلها الكثيرون لأنها تأخذ مسارات موجزة وليس لها مسار معين يجب الالتزام به، ولها عدة أصناف: النقل الجماعي، النقل الحضري والنقل بين الولايات¹.

نشاط سيارات الأجرة في الولايات حسب طريقة الاستغلال

في نهاية عام 2020 بلغت حظيرة سيارات الأجرة في الجزائر 115.963 مركبة موزعة في الجدول أدناه حسب طريقة التشغيل.

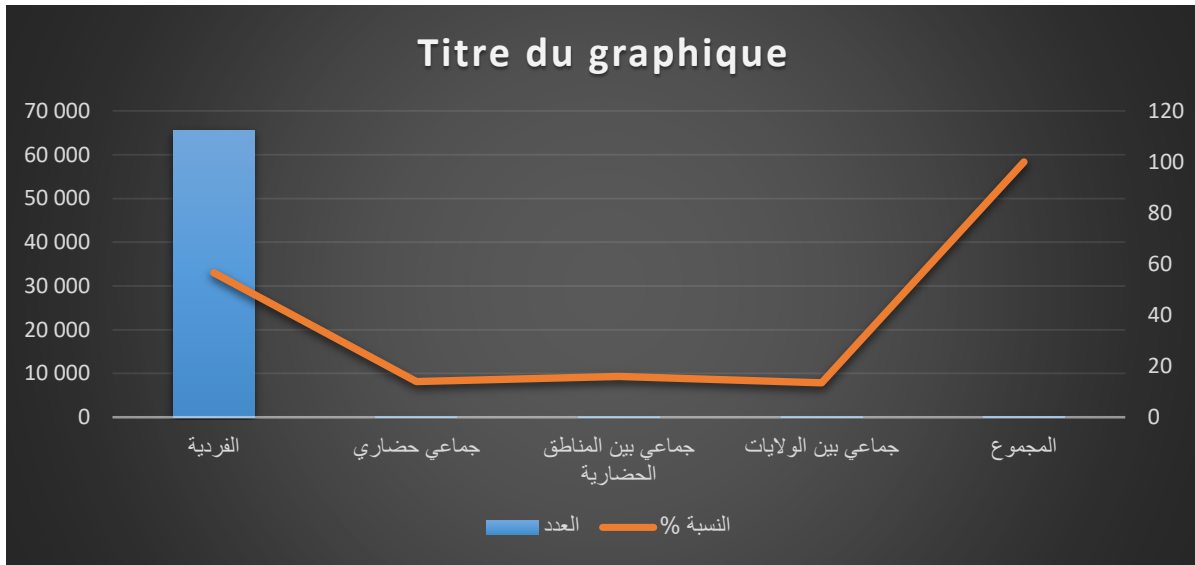
¹ سليم بوقنة ، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي ، ماجستير كلية علوم الاقتصاد و التسيير ، جامعة منتوري قسنطينة ، 2005 ، ص.71.

جدول 3 : توزيع سيارات الأجرة حسب طريقة التشغيل 2020¹

نوع سيارة الأجرة	العدد	النسبة %
الفردية	65,620	56.59
جماعي حضاري	16.171	13.94
جماعي بين المناطق الحضرية	18.468	15.93
جماعي بين الولايات	15.704	13.53
المجموع	115.963	100

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل لسنة 2020

الشكل 2: توزيع سيارات الأجرة حسب طريقة التشغيل 2020



يوضح الجدول والشكل أعلاه أنواع سيارات الأجرة وعددها ونسبتها في الجزائر، ويمكن تفسيرها على النحو التالي:

- سيارات الأجرة الفردية: تبلغ عددها 65,620 سيارة، وتمثل نسبة 56.59% من إجمالي عدد سيارات الأجرة.

¹ الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

- سيارات الأجرة الجماعية الحضرية: تبلغ عددها 16,171 سيارة، وتمثل نسبة 13.94% من إجمالي عدد سيارات الأجرة.
 - سيارات الأجرة الجماعية بين المناطق الحضرية: تبلغ عددها 18,468 سيارة، وتمثل نسبة 15.93% من إجمالي عدد سيارات الأجرة.
 - سيارات الأجرة الجماعية بين الولايات: تبلغ عددها 15,704 سيارة، وتمثل نسبة 13.53% من إجمالي عدد سيارات الأجرة.
- بالتالي، إجمالي عدد سيارات الأجرة يبلغ 115,963 سيارة، وتمثل نسبة 100% من إجمالي عدد سيارات الأجرة.

النقل الحضري والشبه الحضري 2010 / 2020

لقد بلغ عدد المستخدمين الذين تم نقلهم خلال عام 2020 من قبل 48 مؤسسة للنقل الحضري والشبه الحضري بالولايات 109,985,847 راكبا بانخفاض قدره 6.30 % مقابل 186,315,178 % لسنة 2019، حيث نقلت مؤسسة ETUSA لوحدها 19,754,000 راكب أي 17.76%، وسجلت بدورها انخفاضا قدر ب 7.43 % مقارنة ب 2019.

نقل البضائع عبر الطرقات

هي عبارة عن عملية نقل السلع عبر الطرقات من مكان لآخر مقابل مبلغ مالي يتم الاتفاق عليه مسبقا مع ضمان وصول السلع وسلامتها وهذا النوع خليط بين القطاع الذي تضمنه المؤسسة الوطنية للنقل البري SNTR التي تضمن نقل المواد الخطرة عبر الطرقات إضافة للقطاع الخاص.

جدول 4 : النقل الطرقي للركاب والبضائع في الجزائر 2020/2010¹

2020	2016	2013	2010	السنوات	
70.563	67.177	69.488	61.200	العاملين	نقل
84.446	92.437	95.406	79.707	الحظيرة	المسافرين
2.907.118	3.110.893	3.046.594	2.526.869	المقاعد المعروضة	
492.190	746.440	366.081	281.735	العاملون	نقل
768.939	661.462	548.868	432.262	الحظيرة	البضائع
7.604.238	6.523.089	5.106.227	412.069	الحمولة المفيدة	

المصدر: من اعداد الطالبية بنادا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

تشير البيانات الموضحة في الجدول إلى تطور ملحوظ في قطاعي نقل المسافرين ونقل البضائع في الجزائر من عام 2010 إلى عام 2020، في قطاع نقل المسافرين، ارتفع عدد المقاعد المعروضة من 2,526,869 في عام 2010 إلى ذروته عند 3,110,893 في عام 2016، قبل أن يتراجع إلى 2,907,118 في عام 2020، مما قد يعكس تغييرات في الطلب أو تحسين كفاءة الخدمات، في نفس الفترة، زاد عدد العاملين والحظيرة حتى عام 2013، ثم شهدت تقلبات بسيطة حتى عام 2020. من ناحية أخرى، شهد قطاع نقل البضائع نمواً ثابتاً وقوياً، حيث ارتفع عدد العاملين من 281,735 في عام 2010 إلى 492,190 في عام 2020، وارتفعت الحظيرة من 432,262 إلى 768,939، بينما زادت الحمولة المفيدة من 412,069 طنًا إلى 7,604,238 طنًا. يعكس هذا النمو الكبير في قطاع نقل البضائع التوسع في النشاط الاقتصادي وزيادة الطلب على الخدمات اللوجستية، مع استثمارات كبيرة في البنية التحتية والقدرات التشغيلية، بشكل عام، تعكس هذه البيانات التطور المستمر في البنية التحتية للنقل والاستجابة للاحتياجات المتزايدة للاقتصاد والمجتمع في الجزائر.

¹ الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

المطلب الثاني: النقل بالسكك الحديدية:

النقل بالسكك الحديدية هي إحدى وسائل النقل التي تمثل كل الأصناف التي تستعمل السكة كمسار وتشمل القطار، ميترو الأنفاق، المترو الخفيف والترامواي، حيث تمتد السكة الحديدية في الجزائر على ما يقارب 3572 كلم منها 283 كلم مكهربة، أغلبها مخصص لنقل السلع والبضائع والمسافرين، يستعملها أكثر من 19 مليون نسمة وتسعى الجزائر في قابل الأعوام محاولة تمديد خطوط السكة الحديدية إلى المناطق النائية التي لم يتم الوصول إليها في المستقبل وكهربتها¹.

بلغ طول شبكة السكة الحديدية الوطنية في عام 2020 4.695.50 كم مقابل 4.504.68 كم عام 2010 أي بزيادة قدرها 4.24% أي ما يعادل 190.92 كم من خطوط السكة الحديدية الجديدة.

وزاد طول الخطوط التي تشغلها الشركة الوطنية للسكة الحديدية SNTF من 3.866.44 كم بما في ذلك 419.27 كم مكهربا في عام 2010 إلى 4.000 كم بما في ذلك 486.45 كم مكهربا في نهاية عام 2020، بزيادة قدرت ب 3.47% ونسبة 16.02 في الخطوط المكهربة.

¹ عميروش نجوى، تحقيق جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية في ظل تطوير قطاع النقل في الجزائر-2015/200-، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، المجلد 6، العدد 04، 2019. ص.46.

جدول 5 : تطور البنية التحتية للسكك الحديدية 2020/2010

السنة	طول شبكة السكة	طول سكة SNTF	السكة المكهربة
2010	4.504.68	3.866.44	419.27
2011	4.504.68	3.866.44	419.27
2012	4.504.68	3.866.44	419.27
2013	4.504.68	3.866.44	419.27
2014	4.518.60	3.866.44	419.27
2015	4.518.60	3.866.44	435.43
2016	4.539.60	3.866.44	435.43
2017	4.693.10	3.997.70	483.67
2018	4.693.10	3.997.70	483.67
2019	4.695.50	4.000.50	486.45
2020	4.695.50	4.000.50	486.45

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

البيانات توضح تطور طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر والتي تشمل السكك الحديدية التابعة لشركة النقل الوطنية SNTF والسكك المكهربة خلال الفترة من عام 2010 إلى عام 2020، تبدأ البيانات بطول شبكة السكك الحديدية الإجمالية في العام 2010 والتي كانت تبلغ 4,504.68 كيلومتر، مع ثبات هذا الرقم حتى عام 2013. ثم بدأت تزداد تدريجياً بمعدل متوسط، حيث ارتفعت إلى 4,518.60 كيلومتر في عام 2014، و ثم استمرت في الارتفاع لتصل إلى 4,695.50 كيلومتر في عام 2020.

أولاً: نقل الركاب بالسكك الحديدية 2020/2010

يمكن للسكك الحديدية أن تكون ذو منفعة اقتصادية في اختصار المسافات الطويلة، حيث توفر تكاليف أقل من السفر بالطائرة وتوفر راحة للركاب مقارنة بالسفر بالسيارة، في المدن الكبيرة، تلعب شبكات السكك الحديدية دوراً حيوياً في نقل الركاب بين المناطق الحضرية والضواحي، مما يساهم في تقليل الازدحام المروري وتحسين جودة الهواء.

جدول 6 : يوضح نقل الركاب بالسكك الحديدية من 2020/2010

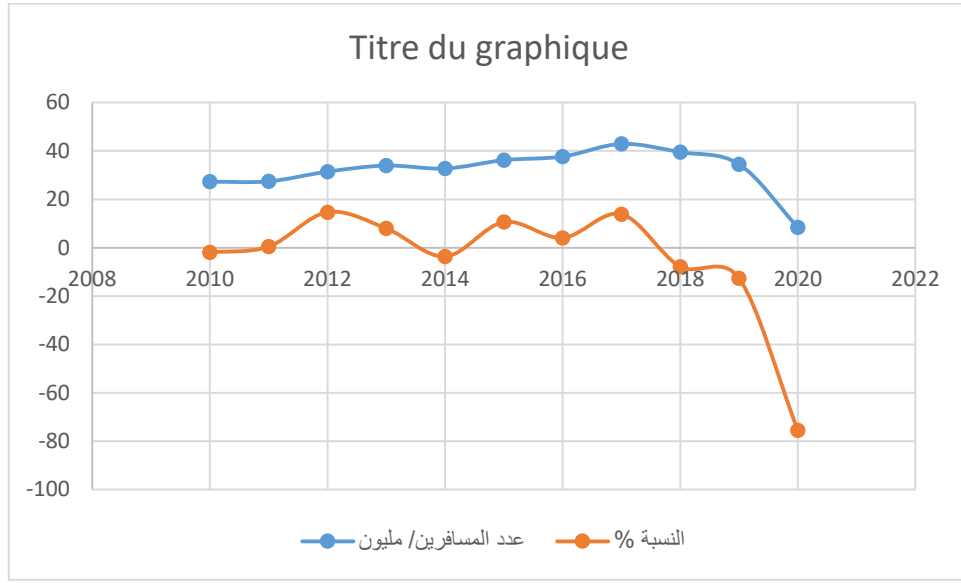
السنة	عدد المسافرين/ مليون	النسبة %
2010	27.298	-1.96
2011	27.426	0.47
2012	31.456	14.69
2013	33.967	7.98
2014	32.739	-3.62
2015	36.216	10.62
2016	37.686	4.06
2017	42.913	13.87
2018	39.525	-7.87
2019	34.525	-12.67
2020	8.457	-75.50

المصدر: من اعداد الطالبة بناء على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

يوضح الجدول نقل المسافرين في الفترة الممتدة من عام 2010 إلى عام 2020، في البداية، يلاحظ أن هناك زيادة مستمرة في عدد المسافرين من عام 2010 حتى عام 2017، حيث تزايد العدد بنسبة تتراوح بين 0.47% و 14.69% سنوياً خلال هذه الفترة.

لكن في السنوات الأخيرة من عام 2018 حتى عام 2020، شهدت الفترة انخفاضًا حادًا في عدد المسافرين، وخاصة في عام 2020 حيث انخفض العدد بنسبة 75.50% بسبب تداعيات جائحة كوفيد-19.

الشكل 1 : نقل الركاب بالسكك الحديدية 2020/2010



المصدر: من اعداد الطالب بناء على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

-نقل البضائع بالسكك الحديدية

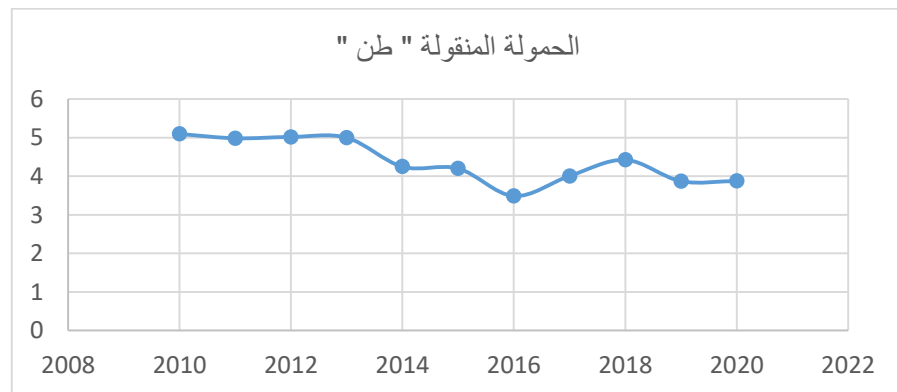
يعتبر نقل البضائع بالسكك الحديدية واحدًا من وسائل النقل الرئيسية التي تستخدم لنقل البضائع على مستوى العالم، ويشمل هذا النوع من النقل السلع والمواد المختلفة مثل الفحم، الحبوب، الفولاذ، المواد الكيميائية، وغيرها، سواء داخل البلاد أو بين الدول، ويُعتبر فعالًا من حيث التكلفة والوقت، ويساهم في تخفيض انبعاثات الكربون وتقليل الازدحام على الطرق البرية.

جدول 7 : تطور حجم البضائع المنقولة السكك الحديدية من 2010/2020

السنة	الحمولة المنقولة " طن "
2010	5.094
2011	4.983
2012	5.017
2013	4.997
2014	4.246
2015	4.199
2016	3.486
2017	4.005
2018	4.423
2019	3.871
2020	3.876

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

الشكل 2 : تطور حجم البضائع المنقولة بالسكك الحديدية من 2010/2020



المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020

نلاحظ من خلال الجول أن في عام 2010، بلغت الحمولة المنقولة 5.094 طن لتتخفص

في عام 2011 إلى 4.983 طن، ثم ارتفعت قليلاً في عام 2012 إلى 5.017 طن، وفي السنوات التالية شهدت استمراراً في تقليص الحمولة، مع قيم تتراوح بين 4.246 طن في عام 2014 و3.871 طن في عام 2019، بينما ظهرت بعض الزيادات الطفيفة في بعض السنوات مثل 2018 حيث وصلت الحمولة إلى 4.423 طن. أما في العامين الأخيرين، 2020 و2021، استقرت القيمة عند حوالي 3.876 طن.

ثانياً: الميترو:

يتكون من مجموعة من العربات والمقطورات، من أكثر القطارات خفة، يتحرك بفعل الطاقة الكهربائية، مجال مسارها أنفاق في الأغلبية لكن تتوسطها مسارات على سطح الأرض أغلبها جسور، من أكثر وسائل النقل الجماعية فعالية في المدن الكبرى خاصة في المسافات التي تتعدى 10 كلم بسرعة تصل إلى 500 كلم/سا.

يعود تاريخ مشروع قطار الأنفاق أو كما يسمى "بميترو الجزائر" إلى عهد الرئيس السابق هواري بومدين وتم التخطيط له كوسيلة لتفادي النمو الديمغرافي السريع وتلبية متطلبات النقل الجماعي الحضري في العاصمة، أو ل انطلاقا في المشروع كانت سنة 1980 لكن عرف صعوبات مالية وأمنية خلال فترة التسعينات ما أدى إلى تجميده واستئناف الأشغال سنة 2003 بعد عودة الاستقرار السياسي للبلاد ودعم الرئيس عبد العزيز بوتفليقة أئداك للمشروع، فتم تشييده بصفة رسمية في يوم 31 أكتوبر 2011 وباشر الخدمة في اليوم التالي المصاف ل 1 نوفمبر 2011 الذكرى 57 لاندلاع الثورة التحريرية، كلف هذا المشروع الخزينة الجزائرية أكثر من 100 مليار دينار جزائري.

في نهاية عام 2020 بلغ طول شبكة ميتروالجزائر 18 كم مقابل 8 كم في 2012، هذه الزيادة جاءت بعد توسيع المنطقة "ب" باتجاه المطار في 2015 والمنطقة "أ" باتجاه مقام الشهيد و"ج" باتجاه محطة عين النعجة عام 2018.

جدول 8 : تطور شبكة مترو الجزائر 2012/2020

السنة	طول الشبكة "كم"	عدد المحطات في الخدمة
2012	8	10
2013	8	10
2014	8	10
2015	12	14
2016	12	14
2017	12	14
2018	18	19
2019	18	19
2020	18	19

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

يوضح الجدول طول الشبكة في كيلومترات وعدد المحطات في الخدمة عبر السنوات المحددة، في عام 2012 كان طول الشبكة 8 كيلومترات مع 10 محطات في الخدمة وفي السنوات التالية حتى عام 2014، بقيت الشبكة على نفس الطول وعدد المحطات بدون تغيير.

في عام 2015، زاد طول الشبكة إلى 12 كيلومتراً مع زيادة في عدد المحطات إلى 14، وظلت القيم مستقرة على هذا النحو حتى عام 2017، حيث بقي الطول وعدد المحطات على حالهما، في عام 2018، ارتفع طول الشبكة إلى 18 كيلومتراً مع زيادة في عدد المحطات إلى 19 وظلت هذه القيم ثابتة حتى عام 2020.

في حين ارتفع عدد القطارات التي دخلت الخدمة لتشغيل متروالجزائر العاصمة ب 14 وحدة في 2012 إلى 26 في 2020 أي بزيادة 12 قطار آخر.

-نقل المستخدمين لمتروالجزائر

بلغ عدد المستخدمين الذين تم نقلهم بواسطة متروالجزائر خلال عام 2020 10.379.296 راكبا مقابل 45.314.577 راكبا في سنة 2019 بانخفاض ملحوظ بنسبة 77.10% وهذا راجع لتعليق تشغيل متروالجزائر في 22 مارس 2020 تطبيقا للإجراءات الوقائية التي أعلنتها السلطات العامة بهدف وقف انتشار جائحة كوفيد 19.

جدول 9 : يمثل نقل المستخدمين لمترو الجزائر 2020/2010

الوحدة	راكب	مقعد	عدد الدورات	نسبة الامتلاء
الوحدة	راكب	مقعد	عدد	نسبة %
2012	12.442.954	110.987.730	86.037	11
2013	15.116.366	109.281.060	84.714	14
2014	16.136.149	102,324.090	79.321	16
2015	21.396.960	92.910.465	71.559	23
2016	28.590.817	86.147.490	66.781	33
2017	29.933.317	72.603.740	56.282	41
2018	40.032.641	116.857.230	90.587	34
2019	45.314.577	133.082.850	103.165	34
2020	10.379.296	28.066.530	21,757	37

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

يعرض هذا الجدول بيانات حول عدد الركاب، عدد المقاعد، عدد الدورات، ونسبة الامتلاء لفترة من الأعوام، في عام 2012، بلغ عدد الركاب 12،442،954 راكبًا، مع وجود 110،987،730 مقعدًا و 86،037 دورة، وكانت نسبة الامتلاء 11% ثم في عام 2013، ارتفع عدد الركاب إلى 15،116،366 راكبًا، وظل عدد المقاعد مستقرًا تقريبًا عند 109،281،060 مقعدًا، وكانت نسبة الامتلاء 14% واستمر الاتجاه نحو الارتفاع في

السنوات التالية حيث ارتفع 45.314.577 راكب مقابل 133.082.850 مقعد في سنة 2019.

شهد عام 2020 انخفاضًا كبيرًا في عدد الركاب، وهو عام كان النقل فيه متقلب بشكل كبير بجائحة كوفيد-19.

ثالثًا: الترامواي: هو مزيج بين قطار الأنفاق الذي يسير في الأنفاق والحافلة التي تسير فوق سطح الأرض، هي عبارة عن عربات مقطورة تسير بالطاقة الكهربائية وتقع محطاتها فوق الأرض، هو قطار اقتصادي غير ملوث له اقبال كبير في المدن الكبرى يصلح للأماكن المسطحة يجمع بين مزايا الميترو والحافلة.

يعتبر الترامواي من وسائل النقل الحديثة بدأ المشروع سنة 2006 وانتهت الأشغال سنة 2010 وتم تدشينه رسميا في 8 ماي 2011 ووضع في الخدمة في اليوم ذاته، هو وسيلة تخفيف عبء الازدحام في المناطق المكتظة وقد أنجز الترامواي في العاصمة، ثم وهران في 2013، قسنطينة في 2013، سيدي بلعباس 2017، ورقلة 2018، سطيف 2018 ومدن أخرى.

جدول 10 : تطور شبكة الترامواي في الجزائر 2012/2020

السنة	اجمالي طول الشبكة "كم"	عدد المحطات في الخدمة
2012	16.2	28
2013	41.5	70
2014	46.06	75
2015	47.61	79
2016	47.61	79
2017	61.35	101
2018	84.4	143
2019	91.24	148
2020	91.24	148

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

يُظهر الجدول تطور طول شبكة الترامواي في الجزائر من عام 2012 إلى عام 2020، مع عدد المحطات في الخدمة لكل سنة، يتضح من البيانات أن هناك زيادة مستمرة في طول الشبكة وعدد المحطات خلال هذه الفترة، في عام 2012 بلغ إجمالي طول الشبكة 16.2 كم فقط مع 28 محطة في الخدمة، ثم شهدت الشبكة زيادات سنوية ملحوظة بداية من 2013 أين ارتفع طول الشبكة الى 41.5 كم و 70 محطة حيث وصل الطول إلى 91.24 كم في عامي 2019 و 2020، مع 148 محطة في الخدمة.

-نقل الركاب بواسطة الترامواي

بلغ اجمالي الركاب المنقولين بالترامواي خلال عام 2020 44.214.669 راكبا مقابل 86.219.620 راكبا في عام 2019 أي بانخفاض قدر ب 48.72 %، وهذا الانخفاض راجع إلى تعليق عمليات الترامواي من 22 مارس 2020 تطبيقا لإجراءات السلامة الصحية والوقائية التي أعلنت عنها السلطات بهدف وقف انتشار فيروس كوفيد-19.

نقل ترامواي الجزائر العاصمة لوحده 12.374.205 راكبا أي بنسبة 27.99% من اجالي الركاب المنقولين بواسطة الترامواي.

جدول 11 : تطور نشاط الترامواي في الفترة الممتدة من 2010/2020

السنة	عدد الركاب	عدد الركاب /كم
الوحدة	عدد	عدد/كم
2012	1.962.705	31.795.821
2013	18.044.227	283.215.090
2014	22.168.265	367.027.584
2015	28.540.936	501.628.034
2016	35.472.684	623.346.637
2017	43.859.714	764.581.347
2018	73.272.867	1.194.056.947
2019	86.219.620	1.427.377.647
2020	44.214.669	721.426.293

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

يوضح الجدول عدد الركاب وعدد الركاب لكل كيلومتر عبر عدة سنوات، في عام 2012 بلغ عدد الركاب 1,962,705 راكبًا، مع متوسط عدد الركاب لكل كيلومتر يبلغ حوالي 31,795,821 راكبًا، في السنوات التالية شهدت زيادة كبيرة في عدد الركاب وعدد الركاب لكل كيلومتر، مما يعكس نموًا ملحوظًا في الطلب على خدمات السكك الحديدية.

في عام 2018، كان هناك ارتفاع كبير في عدد الركاب وصل الى 73.272.867 وعدد الركاب لكل كيلومتر 1.194.056.947، مما يشير إلى زيادة في استخدام السكك الحديدية كوسيلة للنقل، بينما في عام 2020 شهدنا انخفاضًا في عدد الركاب 44.214.669 وعدد

الركاب لكل كيلومتر 721.426.293، وهو عام كان النقل قد تأثر بشكل كبير بجائحة كوفيد-19.

جدول 12 : يمثل نشاط الترامواي 2020/2019¹

الاختلاف %	2020	2019	
البنية التحتية			
12.94	21.157	18.733	طول الخط "م"
20	24	20	عدد المحطات العاملة
المعدات			
18.01	426	361	عدد الكبائن
النشاط			
67.24-	1.688.823	5.155.600	عدد الركاب المنقولين
78.17-	5.494.185	25.169.747	عدد الأماكن
25.94	2.107	1.673	معدل النقل ساعة/مسافر
80.36-	17.190	87.503	عدد الدورات

المصدر: من اعداد الطالبة بناء على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

رابعاً: النقل المعلق "التليفيريك"

وسيلة النقل المعلق وكما يسميها البعض بالمصاعد الهوائية أو ما يسمى بالتليفيريك هي أهم وأسرع وسائل النقل تقوم باختصار المسافات وتقادي الازدحام، يتم تسييرها من طرف شركة النقل الجزائرية بواسطة الكابلات منذ سنة 2015 ومن الولايات التي تنشط فيها: الجزائر العاصمة، البلدية، قسنطينة، وهران، عنابة، تيزي وزو.

¹ الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

بلغ طول خطوط التيليفريك 21.157 مترا نهاية عام 2020 مقابل 18.733 مترا سنة 2019 أي بزيادة قدرت ب 12.94% مقارنة بعام 2019.

ارتفع اجمالي عدد عربات التيليفريك من 361 عربة سنة 2019 إلى 426 عربة مع نهاية عام 2020 بزيادة قدرت ب 18,01% مقارنة بعام 2019.

في نهاية عام 2020 انخفض اجمالي عدد الركاب المنقولين بواسطة التيليفريك بشكل ملحوظ بنحو 67.24 % مقارنة بعام 2019 أي ما يعادل 1.688.823 راكبا تم نقلهم عام 2020 مقارنة ب 5.155.600 راكبا تم نقلهم عام 2019 .

خامسا: السلامة المرورية:

بلغ عدد حوادث الطرق خلال عام 2020، 18.949 حادث مقابل 22.507 حادث عام 2019 بانخفاض قدره 15.81 %، وبلغ عدد المصابين على الطرق 25.836 مصابا عام 2020 مقابل 31.010 مصاب عام 2019 بانخفاض قدره 16.68 %، في حين سجلت الوفيات على الطرق انخفاضا كبيرا في عام 2020 مقارنة ب 2019 حيث سجلت 2.844 حالة وفاة سنة 2020 مقابل 3.275 قتيل سنة 2019 بانخفاض قدره 13.16 %.

جدول 13 : مقارنة حوادث المرور في الفترة الممتدة من 2010/2020¹

السنة	الحوادث	الجرحى	الموتى
2010	32.873	52.435	3.660
2011	41.467	66.361	4.598
2012	42.477	69.141	4.447
2013	42.846	69.582	4.540
2014	40.101	65.263	4.812
2015	35.199	55.994	4.610
2016	28.856	44.007	3.992
2017	25.038	36.287	3.639
2018	22.991	32.570	3.310
2019	22.507	31.010	3.275
2020	18.949	25.836	2.844

المصدر: من اعداد الطالبة بناءا على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

خلال عام 2020 تم تسجيل انخفاض كبير في عدد حوادث المرور بنسبة 42.36% مقارنة بعام 2010، كما انخفض عدد القتلى والجرحى بنسبة 50.73% و 22.30% على التوالي مقارنة بعام 2010.

وبالتالي من خلال الجدول نلاحظ أن الجزائر سجلت في عام 2020 أدنى مستوى من حيث الحوادث، الإصابات وعدد الوفيات في العقد الماضي ويمكن تفسير ذلك جزئياً بسبب الإجراءات المتخذة جراء جائحة كوفيد-19 التي أدت إلى تراجع حركة النقل وبالتالي تقليل الحوادث.

¹ الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2010

المبحث الثالث: النقل البحري في الجزائر

يعتبر النقل البحري أكثر وسائل النقل استخداما في التجارة العالمية، وفقا ل CNUCED مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، فإن 80 % من التجارة العالمية من حيث الحجم و70% من حيث القيمة تمر عبر القنوات البحرية، فهي الوسيلة الوحيدة القادرة على توفير التبادلات التجارية العابرة للقارات بأقل التكلفة وبالتالي فالتجارة البحرية تمثل عمود التجارة الدولية، كما بلغت تكاليف النقل في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا ضعف ما هي عليه في البلدان المتقدمة والجزائر تمتلك شريط ساحلي يقدر ب 1200 كم يوزع عليه 11 ميناء تجاري مما يوفر لها العديد من الفرص الطبيعية لتطوير الموانئ، في فترة الثمانينات كان لدى الجزائر أسطول يحسد عليه من بين أكبر أساطيل دول العالم الثالث تم تصنيفها من بين 50 أسطول في العالم، كان الأسطول يتكون من 80 سفينة من جميع الأنواع ناقلات البضائع السائبة، ناقلات المواد الكيميائية، ناقلات الغاز، ناقلات النفط، متعدد الأغراض، عبارات السيارات. ولكن في السنوات الأخيرة نلاحظ أن الجزائر لم تحسن تطوير البنى التحتية للموانئ فنجدها متخلفة عن تونس والمغرب ومصر، لقد وصلنا الى مرحلة يمكننا القول أن الجزائر لم يعد لها أسطول بحري لنقل البضائع مع تآكل للأسطول المتبقي وهنا التساؤل عن مستقبل القطاع. يحاول هذا المبحث دراسة وتحليل وضعية النقل البحري في الجزائر من خلال المطالب التالية.

المطلب الأول: الإطار النظري: مفاهيم عامة حول النقل البحري

النقل البحري هو أحد أنواع النقل المائي الذي يتم فيه نقل الأفراد والبضائع بين موانئ مختلفة، ويُعد من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان خاصة في المناطق المطلة على المسطحات المائية كالمحيطات والبحار والبحيرات، في هذا المطلب سنقوم بعرض مختلف التعريفات لتبسيط مصطلح النقل البحري بالإضافة الى أهمية وخصائص النقل البحري.

أولاً: تعريف النقل البحري: هناك العديد من التعاريف التي تتفق معظمها على أن النقل عبارة عن عملية متناسقة تقوم على حركية الأفراد والسلع من بيئة لأخرى، فقد عرفه مرشال Alfred Marshall على أنه عبارة عن عملية نقل الأشخاص والبضائع من مكان

لآخر، وأنها شكلت أحد أهم أنشطة الإنسان في كل مرحلة من مراحل الحضارة المتقدمة¹. وروبرت بونافيا Robert Bonavia فقد عرف النقل على أنه جزء من الظاهرة الاقتصادية وغايته خلق المنفعة عن طريق نقل السلع والخدمات من منطقة لأخرى².

_ النقل البحري هي صناعة يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري³.

_ يعرف النقل البحري بأنه نشاط بحري يساهم في نقل وتحريك البضاعة والركاب من حول العالم⁴.

_ يعتبر النقل البحري المحور الأساسي والرئيسي للإنتاج والتوزيع للدور الذي يلعبه في حركية البضائع بين الأقاليم، فهو يؤثر في القرارات الاقتصادية، التنموية، العمرانية، عامل أساسي في إيجاد وتوطيد العلاقات بين الدول⁵.

من خلال التعاريف السابقة يمكن تعريف النقل البحري باختصار على أنه عملية نقل الأشخاص والبضائع عبر المحيطات والبحار، وهو جزء أساسي من أنشطة الإنسان في جميع مراحل التطور الحضاري، يتميز بكونه جزءاً من الظاهرة الاقتصادية، يهدف إلى إيجاد المنفعة من خلال نقل السلع والخدمات عبر المحيطات والبحار. يُعتبر محورياً أساسياً للإنتاج والتوزيع، حيث يؤثر في القرارات الاقتصادية والتنموية والعمرانية، ويعزز التبادل التجاري والتعاون الدولي بين الدول.

¹ Alfred marshall , **industry and trade** , london , 1919 , p. 274.

CNUCED: Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

² Robert Michael Bonavia , **economics of transport** , cambridge university press , london, 1947. p.4

³ محمد سليمان هدى، **اقتصاديات النقل البحري**، دار الجامعة المصرية، 1998، ص.2.

⁴ عثمان إبراهيم السيد، **قضايا النقل في السودان**، مركز دراسات الشرق الأوسط وأفريقيا، 2004. ص.24.

⁵ حيفري نسيمه أمال، **العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري**، جامعة وهران 2 كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017. ص. 52.

ثانيا: مفهوم نشاط النقل البحري

هو نشاط انتاجي لما يضيفه من منفعة اقتصادية للسلعة المنقولة بنقلها من مكان لآخر، هو نشاط توزيعي ذلك لدور الأساسي الذي يلعبه في توزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا، بالإضافة الى النشاط الخدماتي ذلك لمساهمة في تقديم خدمات النقل سواء البضائع أو الركاب¹.

من خلال هذا التعريف يمكن القول إن النقل البحري هو نشاط إنتاجي لأنه ينقل السلع والبضائع من مكان لآخر، مما يساهم في إضافة قيمة اقتصادية لتلك السلع، يتمتع النقل البحري بالقدرة على توفير وسيلة فعالة واقتصادية لنقل كميات كبيرة من النفط بتكلفة منخفضة، وهو نشاط توزيعي بحيث يلعب دورا حاسما في توزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا، على سبيل المثال، يتم نقل البضائع من ميناء لآخر عبر البحر، مما يساهم في توزيعها إلى أسواق مختلفة حول العالم، هذا يمكن الشركات من الوصول إلى عملاء جدد وتلبية الطلبات في مناطق بعيدة، هو نشاط خدماتي أيضا حيث يوفر خدمات النقل للبضائع والركاب، يمكن أن تشمل هذه الخدمات توفير سفن لنقل البضائع، وتوفير خدمات الشحن والتخليص الجمركي، وتوفير الخدمات اللوجستية اللازمة لنقل البضائع بأمان وفعالية.

ثالثا: أهمية النقل البحري

يُعد النقل البحري مكوناً أساسياً في تحقيق التنمية الاقتصادية، فهو يساهم بشكل كبير في تحسين ميزان المدفوعات للدول من خلال تصدير البضائع وجذب الاستثمارات الأجنبية، يساهم في خلق وظائف وفرص الشغل، بناء وازدهار المدن التي تقع على ضفاف البحار والأنهار، ذلك من خلال مشاريع بحرية كالموانئ وأحواض السفن، الشركات الملاحية، المصانع، كل هذا يزداد بتوسيع الاعتماد على القطاع ومن حيث التكاليف التي تعد أرخص أنواع النقل فيما يخص الانشاءات كالطرق الملاحية والأرصفة البحرية فهي تحتاج الى الصيانة كالنقل البري مثلا وتتميز السفينة بانها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة مع القطار، إن

¹ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، الاسكندرية مصر، الدار الجامعية ، 2003. ص.39.

تمعنا في خريطة العالم سنجد أن العديد من الدول استفادت من مواقعها الساحلية وإطلاقاتها على المسطحات المائية، مما سمح لها ببناء أساطيل بحرية قوية وتوسيع نشاطها البحري، فبعض الدول مثل اليونان واليابان أصبحت معروفة بأساطيلها البحرية الضخمة وتأثيرها الكبير في النقل البحري العالمي. وفي المقابل، هناك دول تعمل جاهدة على تطوير قطاعها البحري مثل قطر والإمارات، حيث تستثمر في بنية تحتية بحرية حديثة ومرافق للموانئ لتعزيز دورها كمراكز للتجارة البحرية العالمية.

من ناحية أخرى، هناك دول لا تزال تعتمد بشكل كبير على الأساطيل البحرية الأجنبية لتلبية احتياجاتها في النقل البحري، وتعتبر هذه الدول غالباً دولاً نامية تواجه تحديات في بناء وتطوير قطاع النقل البحري المحلي. ومن بين هذه الدول، يمكن ذكر الجزائر كمثال، حيث لا تزال تواجه تحديات في تطوير قدراتها البحرية الخاصة وتعتمد بشكل كبير على الشحن البحري الأجنبي لنقل بضائعها¹.

ويمكن تلخيص أهمية النقل البحري في النقاط التالية:

- تقوم بتطوير الصناعات الأخرى وتقوم بتحدي قيمة السلع والخدمات فيما يخص قانون العرض والطلب.
- المساهمة في زيادة معدلات تكوين رأس المال "المادي والبشري"، حيث تسهل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية والتي بدورها تساهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي والذي بدوره يرفع القدرة الإنتاجية التي تعتبر من محددات التنمية الاقتصادية.
- تحسين وضع ميزان المدفوعات من خلال زيادة الطاقة التصديرية للبلاد وتحقيق المزيد من العملات الأجنبية للخرينة العامة.
- توسيع الأسواق الحالية وخلق أسواق جديدة ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية.
- تأثير النقل على الصادرات والواردات يظهر بشكل واضح عندما يتوافر العديد من السفن الوطنية التي تعمل في خدمات الشحن البحري، حيث تلعب هذه السفن دوراً هاماً

¹ سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سابق، ص. 39.

في تشجيع وتعزيز الصادرات، فعندما تكون هناك خدمات ملاحية متطورة وسفن موثوقة تابعة للدولة، يصبح من السهل على المنتجين والتجار الوصول إلى الأسواق العالمية بمنتجاتهم.

- يعتبر النقل البحري نشاط مكمل للقطاعات الأخرى مثل السياحة، الزراعة، الصناعة، والخدمات، حيث يلعب دورا حيويا في توفير الخدمات اللازمة لهذه القطاعات ونقل منتجاتها إلى الأسواق العالمية.
- تُحقق الدول التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة وموانئ مجهزة إيرادات هائلة، حيث يتم استغلال واستخدام هذه الموارد بكفاءة من خلال تأجيرها للدول الأخرى¹.

رابعا: خصائص النقل البحري

- يمتاز النقل البحري عن غيره من الوسائل الأخرى بعدة خصائص يمكن تلخيصها فيما يلي²:
- **التخصص:** لقد أصبحت السفن متخصصة حسب المادة التي تقوم بنقلها، ناقلات المسافرين، ناقلات النفط، ناقلات المادة الصلبة... الخ
 - **وجود شركات دولية:** متخصصة في بناء السفن واصلاحها، الموانئ، بناء أحواض الصيانة، التأمينات.
 - **السرعة:** لقد تزايدت سرعة السفن مع التقدم العلمي والتكنولوجي والتقنيات الجديدة المستخدمة في بناء السفن والتي تصل الى 50 ميلا بحريا.
 - **التكاليف:** يشهد انخفاض في التكاليف مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
 - **الحمولة:** يمكن أن تصل حمولة السفينة الواحدة مئات آلاف الأطنان في المناطق التي يزيد الغاطس المائي فيها عن 10 متر.

¹ علي حيطوم، مقال علمي بعنوان دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، العدد 02، العلوم الاقتصادية والقانونية. ص. 149.

² صلاح مهدي الزيايدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، العراق، مكتبة ومطبعة النباهة العراق ميسان، 2019. ص. 181.

خامسا: نظام النقل البحري

تعتبر السفينة المحور الأساسي الذي تدور حوله صناعة النقل البحري بجميع أنشطتها وخدماتها، هي الوسيلة التي بها سيطر الفرد على البحار ومختلف المسطحات المائية، هي وسيلة نقل تقوم على اختصار المسافات الطويلة وتقوم بربط مختلف الأقاليم¹. يمكن تعريف السفينة على أنها وسيلة نقل بحرية كبيرة الحجم تستخدم لنقل البضائع أو الركاب عبر المياه البحرية، تتنوع أحجام السفن بشكل كبير، من السفن الصغيرة المخصصة للصيد أو الترفيه إلى السفن الضخمة مثل الناقلات والناقلات النفطية والسفن السياحية والسفن الحربية. تتكون السفن عادةً من هيكل يسمى الهيكل الهيكلي ويشمل أقسامًا مثل الغرفة الآلية والمساحات العامة للركاب أو تخزين البضائع، وتحتوي على محركات لتوليد الطاقة اللازمة للحركة وأنظمة للملاحة والسلامة والاتصالات، تعتمد كفاءة وأداء السفن على تصميمها وصيانتها المنتظمة، وتلبية معايير السلامة والبيئة البحرية.

سادسا: تصنيف السفن

يمكن تصنيف السفن حسب الخدمات التي تقدمها ويمكن تلخيصها فيما يلي²:
أ. سفن نقل الركاب: هذا النوع من السفن مخصص لنقل الركاب بالدرجة الأولى من مكان لآخر عبر البحار والمحيطات ومختلف المسطحات المائية الأخرى، هي سفن منتظمة تسير وفق جداول محددة، هي سفن مقسمة لعدة طوابق كل واحد مقسم الى غرف إضافة الى المخازن والأخبية المخصصة لنقل البضائع والتي بدورها تخلق نوع من التوازن للسفينة، تتنوع الحمولات حسب نوع السفينة وحجمها، فالسفن الكبرى تشق طريقها عبر المحيطات والقارات في رحلات طويلة مزودة بكل مرافق الراحة أما الأصغر

¹ سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، القاهرة مصر، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر، 2010. ص. 354.

² فضل إبراهيم الأجود، المدخل الى جغرافية النقل، جامعة سابها، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، القاهرة، 2002. ص ص. 171.170.169.

حجماً فتكون موجهة لنقل الركاب في المناطق الإقليمية، البحار المغلقة والمضايق والبحيرات، نقل البريد.

ب. **سفن نقل البضائع:** هي السفن التي تم تصميمها خصيصاً لنقل البضائع عبر المحيطات والبحار، تتنوع هذه السفن بشكل كبير وتشمل مجموعة واسعة من الأنواع بناءً على البضائع التي تحملها ومتطلبات النقل.

ج. **سفن نقل الحديد:** هي سفن مخصصة لنقل مادة خام الحديد ومشتقاته، فيتم نقله من موانئ التصدير الى الموانئ الواقعة بقرب مراكز الصناعات الثقيلة.

د. **ناقلات البترول:** بدأ استعمالها منذ اكتشاف البترول ومشتقاته، هي خزانات تستخدم لنقل البترول الخام من مناطق الإنتاج الى مناطق التصنيع، هي أضخم وأكبر السفن التي تتحرك فوق البحار، لقد كانت صغيرة ومتوسطة الحجم لكن الكثير من الدول اهتمت بتطويرها والزيادة في أحجامها للزيادة في حمولتها.

هـ. **ناقلات الغاز:** تستخدم لنقل الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال من مناطق الاستخراج الى مناطق الاستهلاك.

و. **ناقلات الحاويات:** هي السفن التي تستخدم لنقل الحاويات، وهي عبارة عن صناديق مصنوعة من مواد مثل الصلب أو الألمنيوم أو الخشب، تُستخدم هذه الحاويات لتخزين ونقل السلع والبضائع بشكل آمن وفَعَال من مكان إلى آخر، حيث يتم تحميل الحاويات بالبضائع المختلفة ثم تُثبت وتُحمل على متن السفينة للنقل.

سابعا: الموانئ البحرية¹

مفهوم الميناء باللغة الإنجليزية port مشتق من اللاتينية porta والتي بدورها تعني الباب أو البوابة وهذا التعريف لا يقتصر على الميناء البحري فقط بل الميناء النهري والجوي، هناك عدة تعاريف للموانئ البحرية كل منها يوضح خاصية من خصائصها يمكن اجمالها فيما يلي:

¹ رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية - دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران -، دكتوراه علوم اقتصادية، جامعة وهران 2، 2019، ص. 74.

أ. يعرف الميناء على أنه المكان الذي يتم فيه تبادل السلع والبضائع بين اليابسة والبحر، هو ذلك المكان الموجود عند طرف البحر الشاطئ المجهز بكل الوسائل التي تسمح للسفينة بالرسو من أجل الشحن، التفريغ، صعود أو نزول الركاب، ويبقى الميناء جزءاً لا يتجزأ من شبكة النقل البحري .

ب. يمكن تعريف الميناء على أنه المكان المخصص لحماية السفن والقيام بعملية تبادل البضائع بكل أمان، نشاطها الرئيسي هو تجارة السلع¹.

ج. هي عبارة عن موانع تقوم الدولة بإنشائها على شواطئها وتجهيزها من أجل استقبال السفن، هي جزء من إقليم الدولة وتخضع لسيادتها وفقاً لقوانين وإجراءات جمركية واجبة التطبيق².

من خلال التعاريف السابقة يمكن تعريف الميناء على أنه الموقع الذي يتم فيه تبادل البضائع بين اليابسة والبحر، ويتواجد عند طرف البحر الشاطئ، مجهزاً بالبنية التحتية اللازمة لرسو السفن وتفريغ البضائع أو صعود ونزول الركاب. يُعتبر الميناء جزءاً لا يتجزأ من شبكة النقل البحري، حيث يساهم في تيسير حركة البضائع والركاب بين البحار واليابسة. يشمل نشاط الميناء تجارة السلع بأمان، ويُعتبر جزءاً من إقليم الدولة، يُخضع لسيادتها وقوانينها وإجراءاتها الجمركية.

ثامناً: تصنيف الموانئ

يتم تصنيف هذه الموانئ حسب الغاية التي وجدت من أجلها:

¹ khial ahmed , **la chaine logistique en commerce international** , magister économie option finance internationale , université d'Oran , 2013, p.50.

² منور فريدة، مداخلة بعنوان **واقع النقل البحري لنقل البضائع في الجزائر**، ملتقى وطني بعنوان خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر الواقع والآفاق، جامعة الجزائر 1، 2022. ص. 6.

أ. **الموانئ التجارية:** هي من أكبر الموانئ وأكثرها انتشارا تقوم على أساس التجارة الإقليمية والدولية، تقوم بالمبادلات التجارية وتوزيع السلع والبضائع إضافة الى نقل الركاب بين أقاليم الدولة وبقية دول العالم¹.

ب. **موانئ الصيد البحري:** هي موانئ تكون موجه لاستقبال سفن الصيد البحري وموانئ الصيد تكون مخصصة للصيد ونشاطها يكمن في استغلال مختلف الثروات البحرية، هي موانئ تنشئ بالقرب من مناطق التي يكثر فيها الصيد وتنشأ بها أرصفة مجهزة لعملية تفريغ وفرز السمك، صيانة المراكب، تزويد بالوقود². موانئ البترول: هي موانئ تنشأ وتتطور مع تتطور التكنولوجيا وحجم ناقلات البترول، تتراكم على طول أرصفة الموانئ الممتدة داخل البحر وتوصل بخراطيم من أجل شحن الزيت الخام³.

ج. **الموانئ العسكرية " الحربية":** تعتبر هذه الموانئ قواعد للأساطيل الحربية للدولة تقام في المناطق الاستراتيجية لتسهيل وظيفتها في حالة الهجوم أو الدفاع، في غالب الأحيان يكون جزء من الميناء التجاري الذي يخصص للقيام بهذه الوظيفة⁴.

د. **الموانئ الجافة:** هي منشأة مجهزة داخل البلاد لكن بعيدة عن الموانئ البحرية هي عبارة عن ميناء داخلي لتخزين البضائع متصلة مع سلسلة من الطرق البرية المختلفة الواصلة للميناء من أجل تسهيل عملية نقلها، ذلك لتخفيف الضغط عن الميناء البحري والمساحة الجمركية المكتظة في الموانئ البحرية⁵.

¹ فضل إبراهيم الأجود، مرجع سابق. ص. 189.

² جديني زكية، مداخلة بعنوان مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر، والمشاكل التي تعاني منها، ملتقى وطني بعنوان خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر الواقع والآفاق، جامعة الجزائر 1. 2022. ص. 33. 34.

³ معداوي نجية، مداخلة بعنوان النقل البحري للنفط الجزائري: الواقع والآفاق، ملتقى وطني بعنوان خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر الواقع والآفاق، جامعو الجزائر 1، 2022. ص. 41.

⁴ سعيد عبده، مرجع سابق. ص. 362.

⁵ رصاع حياة، مرجع سابق. ص. 107.

هـ. **موانئ الترفيه والنزهة:** هي موانئ صغيرة تتواجد بالقرب من المناطق السياحية نجد فيها السفن الصغيرة كاليخوت والسفن الشراعية والتجديف الخاصة بالتنزه¹.

و. **موانئ الخدمات:** والتي تقوم بتقديم خدمات الصيانة التي تستحقها ولا تدخل في نطاق عملها أي الشحن والتفريغ، تدعم التحرك الملاحي البحري وتضمن التأمين خلال عملية الصيانة².

ز. **موانئ الترانزيت "عبور":** هي موانئ تتميز بموقعها الاستراتيجي الذي يؤهلها لأن تكون منطقة عبور لكثير من الدول التي تقوم باستقبال سلع دول أخرى ثم إعادة شحنها براً إلى دول مجاورة سواء كانت مغلقة لا تطل على البحر أو ساحلية³.

استناداً إلى المعلومات السابقة نستنتج أن الموانئ تتنوع حسب وظائفها والخدمات التي تقدمها، حيث يمكن تصنيفها إلى عدة أنواع بما في ذلك الموانئ التجارية التي تستخدم لتبادل البضائع التجارية، والموانئ السياحية التي تستقبل السفن السياحية، والموانئ الصناعية التي تخدم الصناعات المحلية، والموانئ العسكرية التي تستخدم لأغراض عسكرية، والموانئ السمكية التي تخصص لصيد الأسماك. يمكن أيضاً تصنيف الموانئ حسب حجمها أو السفن التي تمكنها من استيعابها، مثل الموانئ الكبيرة والمتوسطة والصغيرة.

المطلب الثاني: واقع النقل البحري العالمي

تلعب صناعة النقل البحري دوراً حيوياً في سلسلة التوريد العالمية، حيث تربط مناطق مختلفة من العالم وتمكّن من حركة البضائع بكفاءة وبتكلفة مناسبة. على الرغم من التحديات التي تواجهها مثل الطقس ومشاكل الأمن والتأثيرات البيئية، فإن الصناعة تسعى إلى اعتماد التكنولوجيا الرقمية والأتمتة والاستدامة لتعزيز عملياتها، بشكل عام، يظل النقل البحري عنصراً لا غنى عنه في الاقتصاد العالمي الحديث.

¹ أيمن النحراوي ، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2014، ص.38.

² علي أحمد الأمين، مرجع سابق. ص.34.

³ حديني زكية، مرجع سابق. ص. 35.

أولاً: التجارة البحرية العالمية

تشير توقعات الأمم المتحدة (أونكتاد) إلى أن حجم التجارة البحرية تراجع بنسبة 0.4% في عام 2022، ولكن من المتوقع أن ينمو بنسبة 2.4% في عام 2023. هذا يظهر أن القطاع على الرغم من التحديات الحالية، يتجه نحو التعافي والنمو في المستقبل القريب¹.

جدول 14 : يبين توقعات التجارة البحرية 2028/2024

التجارة المنقولة بالحاويات	إجمالي التجارة المنقولة بحرًا	السنة
2.1%	3.2%	2024
2.2%	3.2%	2025
2.2%	3.2%	2026
2.1%	3.0%	2027
2.1%	2.9%	2028

المصدر: التقرير الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "مراجعة النقل البحري 2024"

يظهر الجدول اتجاهًا عامًا للاستقرار في معدلات نمو التجارة البحرية خلال الفترة بين 2024 و 2028، مع توقع نمو إجمالي التجارة المنقولة بحرًا بنسبة تتراوح بين 2.9% و 3.2% في بداية الفترة إلى 2.1% في نهايتها، أما التجارة المنقولة بالحاويات، فتشهد نموًا أقل، يتراوح بين 2.1% و 2.2%، مما يشير إلى استقرار الطلب على هذا النوع من النقل دون زيادات كبيرة.

¹ تقرير "مراجعة النقل البحري 2024" الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) ،

https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/news/review-maritime-transport-2024-08-02_en

هذا التباطؤ الطفيف في النمو يمكن أن يعكس عدة عوامل، منها التحولات في الاقتصاد العالمية، والتوجه نحو تعزيز الكفاءة اللوجستية، وتباطؤ الطلب في الأسواق الناشئة. بالإضافة إلى ذلك، قد يكون لانخفاض الطلب على نقل السلع الاستهلاكية وزيادة التوجه نحو الاستدامة أثر في تقليل الاعتماد على النقل البحري، وخاصة الحاويات، بشكل عام، يبرز الجدول توقعات بمستقبل مستقر نسبياً، لكن مع إشارات محتملة لتباطؤ في النشاط التجاري العالمي.

ثانياً: الأسطول البحري العالمي

في كانون الثاني/يناير 2023، كان إجمالي أسطول السفن العالمي يتألف من 493 ألف سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على 100 طن، وفقاً للبيانات، توسعت السعة الإجمالية للأسطول بمعدل سنوي يبلغ 3.2% في عام 2022، لتصل الحمولة الشاملة (الحمولة الساكنة) إلى 2.27 مليار طن، هذا يعكس زيادة في القدرة التشغيلية للأسطول البحري العالمي خلال السنوات الأخيرة، مما يعكس نمواً في الطلب على النقل البحري وتوسعاً في الأسطول لتلبية هذا الطلب المتزايد.

في بداية عام 2023، بلغ متوسط عمر السفن التجارية في الأسطول العالمي حوالي 22.2 عام، وهذا يعكس اتجاهًا نحو شيخوخة الأسطول¹، هذه الزيادة في متوسط العمر يعكس تحديات الشيخوخة التي تواجه أسطول السفن التجارية العالمي، والتي تتطلب استثمارات مستدامة وتحديثية لتجديد الأسطول وتعزيز كفاءته وتقليل الآثار البيئية للنقل البحري.

¹ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2023، الأمم المتحدة، ص.ص. 04. 20.

ثالثاً: أهم الدول الرائدة في مجال النقل البحري

تختلف عملية تصنيف الدول المؤثرة في مجال النقل البحري حسب مجال التصنيف منها التصنيف حسب عدد السفن، تصنيف حسب بلدان التصنيع، تصنيف حسب أكبر تجارة بحرية.

أ: من حيث امتلاك أكبر عدد من السفن¹:

• اليابان:

تحتل المرتبة الأولى عالمياً في امتلاك أكبر وأعلى قيمة أسطول بحري، بقيمة تصل إلى حوالي 206.3 مليار دولار أمريكي، وقد شهد قطاع بناء الناقلات النفطية في اليابان استثمارات كبيرة، مما أدى إلى إضافة حوالي 100 سفينة جديدة إلى الأسطول وزيادة قيمته بنسبة 15.5% اليابان تمتلك أكبر وأثمن أساطيل ناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات غاز البترول المسال، بقيمة 37.8 مليار دولار و13.4 مليار دولار على التوالي، كما تمتلك أكبر أسطول لناقلات السيارات في العالم بـ 334 سفينة وقيمة إجمالية قدرها 22.9 مليار دولار. ويعكس هذا الريادة اليابانية في قطاع النقل البحري العالمي، حيث تستثمر بشكل كبير في تطوير وتحديث أسطولها البحري لمواكبة الطلب المتزايد على النقل البحري في مختلف القطاعات².

• الصين:

تحتفظ الصين بمركزها كأكبر دولة من حيث ملكية السفن، حيث تمتلك حوالي 6,084 سفينة بقيمة إجمالية تبلغ 204 مليار دولار أمريكي. الصين تمتلك أكبر أسطول لسفن نقل البضائع السائبة، ويشمل ذلك سفن من فئة Capesize، مما أدى إلى ارتفاع قيم السفن بنسبة 30.36% على أساس سنوي، كما تمتلك الصين أكبر عدد من الناقلات النفطية وسفن الحاويات، حيث يضم أسطول الناقلات النفطية 1,576 سفينة بقيمة تصل إلى 47.4 مليار

¹ ريان السفينة، ما هي عشر الدول المالكة للسفن، مجلة العربي، العدد 90، أبريل 2024.

² <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> , 12/01/2024.

دولار أمريكي، وأسطول سفن الحاويات يتكون من 1,011 سفينة بقيمة 42.6 مليار دولار أمريكي، على الرغم من نمو أسطول سفن الحاويات، إلا أن قيمته انخفضت بنسبة 23.8٪ بسبب تباطؤ السوق عن أعلى مستوياتها في عام 2022.

• اليونان:

تبرز اليونان بوضوح في صناعة الشحن البحري، حيث تحتفظ بموقعها الثالث عالمياً من حيث عدد السفن والقيمة الإجمالية لأسطولها. على الرغم من أن الصين تمتلك أكبر عدد من ناقلات النفط، فإن قيمة أسطول الناقلات النفطية اليونانية تفوق بشكل ملحوظ بلغت 69.5 مليار دولار أمريكي، متجاوزة الصين بمقدار 22.1 مليار دولار أمريكي. خلال العامين الماضيين، استمرت العقوبات الروسية والزيادة في الطلب على النفط في دفع أرباح الناقلات النفطية نحو الأعلى، بالإضافة إلى التحسن الأمني في البحر الأحمر الذي ساهم في زيادة الأرباح، على الأقل على المدى القصير. كمثال، ارتفعت قيمة السفينة من فئة Suezmax التي تبلغ عمرها 15 عاماً وتحمل 160,000 طن ساكن بنسبة 20.62٪ منذ العام الماضي، مما رفع قيمتها إلى 46.28 مليون دولار أمريكي.

بالإضافة إلى ذلك، تمتلك اليونان أكبر أسطول لناقلات الغاز الطبيعي المسال الثاني بعد النرويج، حيث تمتلك 143 سفينة بقيمة 31.1 مليار دولار أمريكي. هذا يعكس استمرارية الأرباح العالية في هذا القطاع منذ عام 2022، نتيجة للطلب المتزايد على ناقلات الغاز الطبيعي المسال.

• الولايات المتحدة الأمريكية:

تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية من الدول الرائدة عالمياً في مجال ملكية سفن الرحلات البحرية وسفن RoRo حسب التقرير، تمتلك الولايات المتحدة أسطولاً كبيراً من السفن السياحية بقيمة تصل إلى 49 مليار دولار أمريكي، مما يعزز مكانتها كأكثر مالكة لهذه الفئة من السفن في العالم، هذا يعود جزئياً إلى وجود مقر شركتي Carnival و Royal Caribbean في الولايات المتحدة.

بالرغم من انخفاض قيمة الأسطول بمقدار 4.7 مليار دولار أمريكي منذ التقرير السابق، إلا أن الولايات المتحدة تحتفظ بمكانتها القيادية في هذا القطاع، كما تمتلك الولايات المتحدة أكبر أسطول من سفن RoRo من حيث القيمة، بقيمة تصل إلى 2.5 مليار دولار أمريكي، وتأتي بعد اليابان في هذا الصدد التي تمتلك 84 سفينة مقارنة بـ 40 سفينة للولايات المتحدة. لتليها تباعا كل من سنغفورة، النرويج، ألمانيا وهونغ كونغ التابعة لسياسيا للصين بأسطول بحري قدر بـ 44 مليار دولار¹.

ب: ترتيب الدول من حيث صناعة السفن²

- **الصين:** صناعة السفن في الصين بالفعل لها دور بارز في السوق العالمي، حيث أصبحت الصين أكبر منتج للسفن في العالم اعتباراً من عام 2010، بعد أن استحوذت على هذه الصناعة من كوريا الجنوبية. في عام 2021، قامت الصين بإنتاج حوالي 44.2% من إجمالي السفن التي تم بناؤها في العالم، تنوع في صناعتها للسفن من ناقلات النفط وناقلات الغاز الطبيعي وسفن الحاويات والسفن السياحية وغيرها. مما يجعلها تحتل موقعاً استراتيجياً في هذا القطاع.
- **كوريا الجنوبية:** صناعة بناء السفن في كوريا الجنوبية تُعتبر واحدة من أهم الصناعات في العالم حالياً، وتشتهر كوريا الجنوبية بكونها من أبرز مراكز بناء السفن الكبرى والمتقدمة تكنولوجيا في العالم، عندها أهم شركات بناء السفن مثل شركة هيونداي للصناعات الثقيلة وسامسونغ، للصناعات الثقيلة، ودايو لبناء السفن.

¹ ماجد الجميل، المراتب الأولى في قوة أسطول النقل البحري، مجلة الأخبار الاقتصادية الإلكترونية، 3 نوفمبر 2023.

https://www.aleqt.com/2019/11/03/article_1705306.html

² عربي بوست، أكبر 15 دولة في صناعة السفن بالعالم بينها دولة إسلامية، وإليك الدولة التي تحتكر نصف الإنتاج، 2023/04/13.

- **اليابان:** تُعتبر واحدة من أكبر الاقتصادات في العالم ومن أكثر الدول تقدماً تكنولوجياً، لديها تاريخ طويل وقوي في صناعة بناء السفن، وهي تحتل موقعاً بارزاً في هذا القطاع الحيوي، من بين الدول الأوائل التي طوّرت وامتكت حاملات طائرات.
- من خلال هذا الترتيب الثلاثي الأول نستنتج هيمنة واحتكار الدول الآسيوية لهذه الصناعة الحيوية حيث تنتج ما يقارب 95% من صناعة السفن، لتليها الفلبين في المرتبة الرابعة، إيطاليا وألمانيا، في حين احتلت تركيا المرتبة 13 كدولة صانعة للسفن خصوصاً العسكرية.
- ج: مكانة الدول العربية في قطاع النقل البحري¹

- **الإمارات العربية المتحدة:** احتلت الإمارات العربية المتحدة المرتبة الـ 22 عالمياً والأولى عربياً فيما يتعلق بعدد السفن التي تمتلكها، حيث بلغت أعداد السفن الإماراتية 117 سفينة، والسفن التي تحمل أعلام دول أجنبية 796 سفينة. وكان إجمالي حمولات هذه السفن 18,107,929 طن.
- **لمملكة العربية السعودية:** جاءت في المرتبة الـ 23 عالمياً والثانية عربياً بإجمالي عدد سفن بلغ 284 سفينة، حيث يرفع 133 سفينة العلم الوطني و151 سفينة ترفع أعلام دول أجنبية وكان إجمالي حمولات سفن المملكة العربية السعودية 18,092,485 طن.

من خلال ما سبق نستنتج أن النقل البحري العالمي يمثل قوة اقتصادية كبيرة تعتمد عليها كثير الدول التي أصبحت تحتكر هذه الصناعة وهنا نتحدث عن دول شرق آسيا في مقدمتهم الصين القوة الاقتصادية الأولى عالمياً في يومنا هذا التي تحتل مكانة رائدة في النقل البحري العالمي بفضل امتلاكها لأكبر عدد من السفن وحداتها وتنوعها، بما في ذلك سفن نقل البضائع السائبة والنفطية وسفن الحاويات، لكن في الكفة الأخرى نلاحظ تواجد ضعيف للدول العربية

¹ نادية سلام، تعرف على الدول العربية المتصدرة قائمة ملكية الأسطول العالمي للسفن 2023، المال نيوز .

بما فيهم الجزائر التي لها موقع وامكانيات تؤهلها للبدء في هذه الصناعة خاصة مع العلاقات الدبلوماسية التي تجمعنا مع الصين الأولى عالميا.

المطلب الثالث: وضعية النقل البحري في الجزائر

يبلغ طول الساحل الجزائري 1200 كم وهو من أكبر السواحل المطلة على البحر الأبيض المتوسط، يحتل المرتبة 50 من حيث الطول البحري في العالم مع موقع جغرافي استراتيجي قريبة من أو روبا ومختلف المسالك البحرية، يوجد فيها 11 ميناءا تجاريا موزعة على طول الشريط، إلا أن هذه الأخيرة تعوقها البنية التحتية الهشة المرتبطة بمعدات التشغيل، وفقا لأحد تقارير البنك الدولي فالجزائر تحتل المرتبة 117 من حيث الأداء اللوجستي والذي يشمل كل من جودة البنية التحتية، الجمارك، النقل الدولي...، يعكس هذا الترتيب قصور في البنية التحتية، بالإضافة لضعف الأسطول البحري مقابل الناقلات الأجنبية وهذا ما يعرقل تطور الشحن البحري في الجزائر والذي ينعكس على الاقتصاد الوطني.

أولا: النقل البحري الجزائري

1. الأسطول التجاري الوطني: في عام 2020 يضم الأسطول البحري الذي يحمل العلم الوطني 31 سفينة تجارية بحمولة اجمالية قدرها 741.423 طن، منها 32.26% من الأسطول مخصص لنقل البضائع، 16.13% هي سفن تجارية مخصصة لنقل الركاب و45.16% من الأسطول خصص لنقل المحروقات¹.

جدول 15 : يوضح حالة الأسطول البحري الوطني

الشركة	اسم السفينة	نوع السفينة	سنة البناء	الحمولة الاجمالية
	ساورة		2012	8161
	ستيدية		2011	//

¹ الدليل الاحصائي السنوي لوزارة النقل لسنة 2020

//	2011		سدراطة	كنان شمال
9627	2012	CARGO	خراطة	
//	2012	نقل البضائع	قسنطينة	
11494	2016		تينزيرن	
//	2016		تيمقاد	
7775	2010		قوراية	
9719	2016	CARGO	تيتري	كنان ميد
18870	2017		تمنراست	
20024	2005	نقل المسافرين	الجزائر 2	
21659	1995	//	طارق بن زياد	
20024	2004	//	تاسيلي 2	ENTMV
252	2011	HSC	سيرايدي	
//	2011	//	باجي مخطر 2	
32637	2012	نقل البضائع الصلبة	أزاو	NOLIS
9998	2012	نقل لبضائع	امدغاسن	GMA
81265	1981	نقل الغاز	عبان رمضان	
112100	2015	//	تيسالا	
112867	2015	//	أوغارتا	
12293	201	//	حاسي بركين	
//	2019	//	حاسي توارق	
16938	2007	//	رورد العرضة	
//	2008	//	رورد الحمرة	

5243	2008	نقل البترول	عين زفت	HYPRO
//	2010	//	راس الطمب	
23059	2010	نقل الغاز	برقا 2	
//	2010	نقل الغاز	رورد الفارس	
26600	2019	نقل البترول	عين ايكور	
6325	1983	نقل الغاز	بارودة	
81265	1981	//	موراد	

المصدر: من اعداد الطالبة وفق معطيات واحصائيات مقدمة من طرف وزارة النقل

نلاحظ من خلال الجدول يوضح معلومات تخص السفن والشركات المالكة لها مع سنة البناء والمجالات التي تنشط فيها، فهناك 6 شركات رئيسية تنشط في الجزائر، كنان نورث CNAN NORTH المتخصصة في نقل البضائع CARGO عدد سفنها 7، شركة كنان ميد CNAN MED وتختص في نقل البضائع CARGO وعدد سفنها 3، شركة ENTMV والتي تتخصص في نقل المسافرين لديها 5 سفن 2 منها سفن الركاب السريعة (HSC). شركة NOLIS المتخصصة في نقل البضائع الصلبة لديها سفينة وحيدة أزارو نقل البضائع الصلبة SOLID CARGO، شركة GMA متخصصة في نقل البضائع لديها سفينة واحدة امدغاسن نقل البضائع (Cargo)، شركة HYPRO متخصصة في نقل الغاز الطبيعي والبترول، لديها 14 سفينة منها 11 مخصصة لنقل الغاز الطبيعي و3 للبترول. نلاحظ من خلال هذه القراءة أن الحصة الكبيرة من عدد السفن لقطاع المحروقات وهذا يعكس كون الجزائر دولة ريعية وأن المجال التجاري البحري منعدم ولم يتم استغلاله من طرف الحكومة الجزائرية بحكم الموقع الاستراتيجي الذي تحتله.

2. وضعية الموانئ الجزائرية:

يبلغ عدد الموانئ الجزائرية 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط لها أهمية كبيرة في التجارة الخارجية وتعتبر عامل أساسي وحيوي في الاقتصاد الجزائري، ما زاد من أهمية الموانئ

الجزائرية هو الموقع الجغرافي الاستراتيجي والمناخ المناسب حيث يعتبر محمي من الرياح والعواصف.

خريطة توزيع الموانئ الجزائري على الشريط الساحلي¹



المصدر: فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية رميني، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا

نلاحظ من خلال الخريطة أعلاه يمكن تقسيم هذه الموانئ الى ثلاث أنواع حجمها ونوعية نشاطها:

- أ. موانئ رئيسية: عددها ثلاثة وهي ميناء الجزائر العاصمة، ميناء عنابة وميناء وهران².
- ميناء الجزائر العاصمة: تبلغ مساحته الاجمالية 28 هكتار، يحتوي على 3 أحواض وأرصعة يصل طولها إلى 8600م، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30,000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طولها

¹ : فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية-تحول صعب في تسييرها - مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، 2009، العدد السابع، ص167.

² أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الاسكندرية، دار الفكر الجامعي، الطبعة 1، 2009، ص25.

136 متر وعرضه 18 متر وعمق 8م والثاني من الحجم الصغير بطول 74 متر وعرضه 15متر وعمق 5 متر اما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 17 هكتار ذات قدرة استيعاب 6200 حاوية موزعة على ثلاث مستويات بجانب الطريق السكك الحديدية مع إمكانية الوصول إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية ويحتوي على مسح للحاويات.

• ميناء عنابة:

تبلغ المساحة الإجمالية لميناء عنابة 48 هكتارا يحتوي على ثلاثة أحواض وأرصفت مجموع طولها 3455م، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 16000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم ضمها للميناء سنة 1997 والتي تغطي مساحة 10 هكتار ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية ويربط شبكة من الطرق السريعة وشبكة من السكك الحديدية الوطنية.

• مدينة وهران:

يقع ميناء وهران على بعد 400كم غرب الجزائر العاصمة بالشمال الغربي لعين الترك تقدر مساحته 160,000 متر 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26,000 متر ومحطة للحاويات تقع مساحتها 110000 متر ذات قدرة استيعاب 24,200 حاوية وحضيرة المركبات الخفيفة مساحتها 5000م صوامع للحبوب الواحدة منها تفوق سعتها 30,000 طن ومحطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية في اليوم فيما يخص التحميل والتفريغ ومحطة السكك الحديدية خاصة بنقل الحبوب والطاقة¹.

ب. الموانئ النفطية وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة وميناء بجاية².

¹ بروجين قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية - حالة ميناء وهران - ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تسويق وتجارة دولية، جامعة حسينة بن بوعلي، الشلف، 2012، ص.101.

² الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ. <http://sogeport.org/arzew-actuel> htm :sogeports

- **ميناء أرزيو:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو حوالي 24 هكتار يحتوي على ثلاثة أحواض تقدر مساحتها 153 هكتارا وأرصفة مجموع طولها 1730 متر، يحتوي على منشآت تتمثل في صومعة الاسمنت ومحطة لتفريغ النفايات.
- **ميناء بجاية:** تبلغ مساحته الاجمالية حوالي 44 هكتار، يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة تصل 45000 مسافر في السنة بالإضافة لصومعة للحبوب تصل سعتها ل 30000 طن وصومعة أخرى سعتها 120000 طن بالإضافة لقاعدة أخرى عامة سعتها 15000 طن.
- **ميناء سكيكدة:** تبلغ مساحته الاجمالية 51 هكتار كما يحتوي على حوضين تبلغ مساحتهما 43 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860م، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة برية بقدرة 12000 مسافر سنويا وصومعة للحبوب سعتها 20000 طن¹.

ج. الموانئ التجارية

- **ميناء جن جن (جيجل):** تقدر المساحة الاجمالية لميناء جنجن ب 104 هكتار كما يحتوي على حوض واحد وشبكة سكك حديدية طولها 23 كم ومحطة للحاويات تم استلامها 1998 على مساحة تقدر ب 65 هكتار وتسع ل 6200 حاوية.
- **ميناء مستغانم:** تبلغ مساحته 68 هكتار، يحتوي على حوضين تقدر مساحة كل واحد منهما 15 هكتار وعمق يصل 7 أمتار بالإضافة لمنشآت متخصصة تتمثل في محطة للبيتومين بقدرة 4700 طن وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن.

¹ عبد القادر فتحي لاشين، فريق من الخبراء، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، مصر، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الادارية، 2006. ص.336.

• **ميناء الغزوات:** تبلغ مساحته الإجمالية 24 هكتار وأحواض تصل مساحتها 153 هكتار، بالإضافة لمنشآت متخصصة تتمثل في صومعة الحبوب سعتها 1800 طن ومحطة لتفريغ النفايات.

• **ميناء تنس(شلف):** تبلغ المساحة الإجمالية لميناء تنس حوالي 75 هكتار كما يحتوي على حوض واحد تصل مساحته 17 هكتار، بالإضافة لمنشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5500 طن وجسر للوزن بحمولة 50 طن¹.

من خلال ما سبق نستنتج أن وضعية الموانئ الجزائرية تعتمد على عدة عوامل من بينها الموقع الجغرافي الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط والتي تجعلها نقطة تجمع للتجارة البحرية بين القارات الأوروبية والإفريقية والآسيوية حيث تعتبر الموانئ الجزائرية مهمة للاقتصاد الوطني من خلال نقل لبضائع وتساهم في تطوير القطاعات الصناعية والتجارية إلا أن عدد الموانئ يبقى قليل مقارنة بطول الشريط الساحلي.

تواجه الموانئ الجزائرية تحديات مثل البنية التحتية القديمة والتي قد تحتاج إلى تحديث وتطوير لتلبية متطلبات الشحن والتجارة الحديثة ذلك لتعزيز الفعالية والكفاءة.

عموماً، تعتبر الموانئ الجزائرية جزءاً أساسياً من البنية التحتية الاقتصادية للبلاد، وتتطلب جهوداً مستمرة لتحسين وتطوير أدائها لتعزيز التجارة البحرية ودعم الاقتصاد الوطني.

ثانياً: مؤسسات تسيير قطاع النقل البحري في الجزائر

يعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات الحيوية في الاقتصاد العالمي، حيث يلعب دوراً أساسياً في تسهيل التجارة الدولية ونقل البضائع والركاب عبر المحيطات والبحار، ومن أجل ضمان تسيير فعال لهذا القطاع تم إنشاء مؤسسات هدفها تنظيم وتسيير النقل البحري بما يضمن السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية، بالإضافة إلى تحقيق الاستدامة الاقتصادية لهذا القطاع المهم، في هذا السياق، سنقوم بدراسة مؤسسات تسيير قطاع النقل البحري في الجزائر ودور كل منها في دعم وتطوير هذه الصناعة الحيوية.

¹ بوروجي قورين، مرجع سابق. ص.ص. 106.105.

1- الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN GROUP

أنشئت الشركة الوطنية للنقل البحري بموجب المرسوم رقم 489-63 المؤرخ في 31 أكتوبر 1963 لأول شركة بحرية جزائرية حيث كان عملها يقتصر على نشاطات العبارة العبور الإرشاد والقاطرة يصلح وكراسي نقل البضائع والمحروقات والمسافرين¹، تعتبر باخرة ابن خلدون أول باخرة امتلكتها الشركة وهي من نوع ناقلات البترول تبلغ حمولتها 3000 طن تم شراؤها في سنة 1963 وبعدها تم اقتناء سفن عديدة من بينها ابن سينا وطارق بن زياد. رغم التغيرات الهيكلية التي اجريت على الشركة بقيت الدولة محتكرة لهذا النشاط بحكم القانون 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1973 الخاصة بالقانون البحري والذي يؤكد احتكار الدولة لجميع نشاطات النقل البحري هذه التغيرات كانت تهدف إلى تحقيق الشفافية في التأثير والتحكم الأفضل في التكاليف ذلك من خلال نقل الوظائف المختلفة إلى مؤسسات متخصصة أو وكالات تم إنشاؤها خصيصا من أجل ذلك.

في جويلية 1987 جرت إعادة هيكلة عميقة عرفت تخفيض لعدد صلاحيات -SNTM CNAN من خلال تجميد صلاحياتها في تسيير النشاطات لصالح مؤسسات وطنية أخرى²:

- ENTMV: المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين
- ENCATM: المؤسسة الوطنية للخدمات الملحقة بالنقل البحري
- FRENAV: مؤسسات تصليح السفن

في جانفي 2004، قامت السلطات بزيادة رأس المال للشركة الوطنية للملاحة بهدف استقطاب الاستثمارات الأجنبية، ونتج عن ذلك تأسيس مجموعة CNAN برأسمال قدره 8 مليار دينار، توسعت CNAN GROUP لتشمل فروعاً داخل البلاد وخارجها، واحتكرت نشاط النقل البحري وتنوعت في تقديم خدمات أخرى مثل الشحن والتفريغ والقطر.

¹ أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية -دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري-، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1997. ص.130.

² أمال الخليفي، مرجع سابق، ص.131.

1. فروع الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة داخل الوطن:

• **NASHCO**: الشركة الوطنية للتسويق البحري NATIONAL SHIPPING

COMPANY أنشأت في 31 ديسمبر 1991 من طرف شركتين وطنيتين GEMA

المؤسسة الوطنية للخدمات البحرية و SNTM-CNAN كل منهما له نسبة 40% و 60%¹.

• **كنان الشمال CNAN NORD**: أنشأت في 2 جانفي 2005 متخصصة في النقل البحري للبضائع عبر خطوط منتظمة في أوروبا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية، هدفها الرئيسي ضمان النقل البحري للبضائع².

• **كنان المتوسط CNAN MED**: هي شركة ذات أسهم تحوز CNAN GROUP 51% و 49% للشريك الإيطالي، أنشأت سنة 2005 وهي تضمن النقل البحري للبضائع لها شبكة وطنية ودولية³.

2. فروع الشركة الوطنية للملاحة خارج الوطن:

• **ISA Belgique**: تحوز CNAN GROUP على 60% من أسهم هذه الشركة

• **CNAN ITALIE**: تحوز CNAN GROUP على الأغلبية 60% من أسهم الشركة.

ثانيا: المؤسسة الوطنية لإدارة وتشغيل الموانئ (المرفأ الجزائرية - EPAL)

تأسست مؤسسة ميناء الجزائر (EPAL) وفقاً للمرسوم رقم 82-286 الصادر في 14 أغسطس 1982، بعد إعادة هيكلة قطاع الموانئ في الجزائر، حيث تم حل الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة، ودمج وحداتهما المحلية ضمن عشر مؤسسات مينائية.

¹ National shipping company, document interne de nashco ,2013,33.

² Cnan-nord presentation ,disponible sur [http ://www. cnan-nord.com / presentation .php](http://www.cnan-nord.com / presentation .php)

³ Document interne de cnan med, 2013.

تحصلت مؤسسة ميناء الجزائر على شخصية معنوية مستقلة في 23 سبتمبر 1989، تحت شكل شركة بالمساهمة (SPA/EPE) ذات طابع اقتصادي وطني¹.

ثالثا: نشاط الموانئ الجزائرية

سنقوم بتحليل تطور حجم البضائع البحرية بما في ذلك الصادرات والواردات من الفترة الممتدة من 2010 الى 2020

جدول 16 : تطور حجم حركة نقل البضائع البحرية خلال الفترة 2010-2020

السنوات	الواردات	الصادرات	المجموع / طن
2010	100.00	100.00	100.00
2012	123.00	86.44	105.07
2013	134.86	82.35	108.61
2015	163.99	88.61	126.30
2017	134.36	85.30	109.83
2019	137.31	87.18	112.24
2020	122.68	79.68	101.18

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على معطيات التقارير الإحصائية السنوية للموانئ التجارية الوطنية في الجزائر (وزارة النقل).

يوضح الجدول حركية نقل البضائع من خلال الفترة 2010-2020 في عام 2010، كان حجم الصادرات والواردات والمجموع الإجمالي متساويان عند 100.00 طن أما في السنوات اللاحقة كان هناك تقلبات في حجم الصادرات والواردات.

¹ بن عبد الرحمان، نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية : دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، ماجستير العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2015. ص. 190.

في عام 2012 و 2013، زاد حجم الصادرات بينما انخفض حجم الواردات، مما أدى إلى زيادة المجموع الإجمالي، في عام 2015 ازدادت كل من الصادرات والواردات، مما أدى إلى زيادة كبيرة في المجموع الإجمالي.

في السنوات اللاحقة (2017 و 2019 و 2020)، ظلت الصادرات والواردات متقاربة، مع انخفاض طفيف في العام 2020، في حين شهدت الصادرات تراجع مستمر حيث كانت سنة 2010 أعلى قيمة وهي 100.000 طن ليستمر تراجعها الى سنة 2020 أيتن وصلت الى 79.68 طن.

جدول 17 : حركة نقل المسافرين 2010-2020 في مختلف موانئ الجزائر

المجموع			المسافرون			الوافدون		
الموانئ	2019	2020	التباين %	2019	2020	التباين %	2019	2020
الجزائر	176315	15713	91-	161256	15930	90-	337571	31643
وهران	120834	18633	84-	114121	15036	86-	234955	33669
الغزوات	22564	1418	93-	20683	1116	90-	43247	2534
بجاية	8833	0	100-	8518	0	100-	17351	0
سكيكدة	17655	1692	90-	17442	1283	92-	35097	2975
مستغانم	51273	51273	89-	55922	4974	91-	107195	10362
عنابة	-	-	-	-	-	-	-	-
الجموع	397474	42844	89-	377942	38339	89-	775416	81183

المصدر: من اعداد الطالبة بناء على تحليل معطيات الدليل الاحصائي لوزارة النقل 2020/2019

من خلال الجدول أعلاه، يمكننا ملاحظة أن الأزمة الصحية جائحة كوفيد-19 أثرت بشكل كبير على حركة النقل البحري للمسافرين في الموانئ الجزائرية، يمكن تلخيص هذا التأثير في النقاط التالية:

نسبة التراجع الكبيرة: في معظم الموانئ، تم ملاحظة تراجع كبير جدًا في نسب حركة النقل البحري للمسافرين. على سبيل المثال، في ميناء الجزائر، وهران، الغزوات، سكيكدة، ومستغانم، كانت النسبة السالبة حوالي -90%، مما يعني انخفاض حاد في عدد المسافرين الذين تم التعامل معهم عبر الموانئ.

التراجع الكامل في بعض الموانئ: في ميناء بجاية، كان التراجع 100%، مما يعني أنه لم يتم تسجيل أي حركة نقل بحري للمسافرين في عام 2020 مقارنة بعام 2019. هذا يُظهر تأثيراً كبيراً ومباشراً للجائحة على نشاطات الموانئ البحرية في هذا السياق.

التأثير العام: النقاط المذكورة تعكس تأثيراً واضحاً وعميقاً للأزمة الصحية على القطاع البحري في الجزائر، حيث تمثل النسب السالبة الكبيرة تراجعاً في النشاط البحري بشكل عام، مما يعكس التأثير الاقتصادي والعمليتي للجائحة على هذا القطاع.

باختصار، يمكن استنتاج أن الأزمة الصحية (جائحة كوفيد-19) أدت إلى تراجع حاد في حركة النقل البحري للمسافرين في الموانئ الجزائرية، مع انخفاضات كبيرة في الإحصاءات التي تظهرها الأرقام المقدمة في الجدول.

خلاصة واستنتاجات:

تم التطرق في هذا الفصل للنقل في الجزائر بجميع أنواعه أين ركزنا على النقل البري والبحري بالخصوص، فباعتبار النقل من القطاعات الحيوية التي تلعب دوراً مهماً في دعم الاقتصاد والتنمية الاجتماعية والاقتصادية، فقد ركزنا في البداية على النقل البري والبنية التحتية والتي تشمل شبكة النقل ومختلف وسائل النقل مثل الطرق، السكك الحديدية، ثم تطوير البنية التحتية خلال السنوات الأخيرة، نفس الشيء بالنسبة للنقل الحضري حيث تشهد المدن الجزائرية زحاماً مرورياً متزايداً نتيجة للتوسع الحضري وزيادة عدد السكان، تعمل الحكومة على تحسين

خدمات النقل العامة في المدن من خلال توسيع شبكة الحافلات وتحديث وسائل النقل العامة، أما بالنسبة للنقل البحري الذي يلعب النقل البحري دورًا هامًا في عملية الوصول إلى الموانئ وتسهيل التجارة الخارجية، فتعتبر موانئ الجزائر، مثل ميناء الجزائر وميناء وهران، مهمة للاقتصاد الوطني.

تواجه الجزائر تحديات في مجال النقل، بما في ذلك الزحام المروري، وتأثيرات التلوث، والحاجة إلى تحسين البنية التحتية حيث يعمل السياسيون والمسؤولون على تطوير استراتيجيات لتحديث البنية التحتية وتعزيز النقل العام والاستدامة.

تسعى الجزائر إلى تعزيز قطاع النقل من خلال تطوير تكنولوجيا النقل، مثل استخدام الطاقة المتجددة في وسائل النقل وتعزيز النقل العام والسكك الحديدية كبديل مستدام للسيارات الخاصة لمواكبة التحولات العالمية.

باختصار، يعتبر النقل في الجزائر قطاعًا حيويًا يواجه تحديات متعددة، لكن الحكومة تعمل على تحسين البنية التحتية وتعزيز الاستدامة لتلبية احتياجات النقل للمواطنين وتعزيز التنمية الاقتصادية.

الفصل الثالث: واقع قطاع النقل الجوي في الجزائر:

يعتبر النقل الجوي أحد القطاعات الحيوية، وهذا بالنظر إلى دور الذي يلعبه في تسهيل عملية السفر والتجارة والاتصال بالعالم الخارجي، وإمكانية الوصول السريع والفعال إلى وجهات متعددة داخل البلد وخارجه، كما يسهم في تعزيز السياحة والاقتصاد الوطني، وقد تطور قطاع النقل الجوي بصفة كبيرة على مدى العقود الماضية، أما في الجزائر تأستت الخطوط الجوية الجزائرية في عام 1947 وأصبحت واحدة من أكبر الخطوط الجوية في المنطقة، حيث تخدم تشغل نطاقا واسعا من الوجهات المحلية والدولية، وبالإضافة إلى شركة النقل الوطنية، هناك أيضا عدد من شركات الطيران الأجنبية العاملة في الجزائر، مما يزيد من القدرة التنافسية ويوفر المزيد من الخيارات للمسافرين وعلى الرغم من هذا فإن قطاع النقل الجوي في الجزائر يواجه تحديات متعددة خاصة ما تعلق بالهياكل الأساسية المحدودة التي تؤثر على قدرة استيعاب الطلب المتزايد على السفر الجوي وتحسين الخدمات المقدمة، كما تعاني الصناعة الخاصة بمعدات النقل الجوي من قيود تشريعية وإجراءات تنظيمية معقدة تؤثر على قدرة الشركات والإيرادات وعلى هذا دعت الحكومة الجزائرية إلى اتخاذ تدابير إضافية لدعم شركات النقل الجوي والحفاظ على استدامة هذا القطاع.

تكمن أهمية النقل الجوي في كونه الوسيلة الوحيدة التي يمكنها الوصول إلى أبعد المناطق رغم شساعتها وعزلتها والتضاريس المحيطة بها، إضافة إلى أنها وسيلة مربحة للوقت فهي تختصر المسافات والوقت، ففي الآونة الأخيرة شهد هذا المجال حركة وتوافد كبيرين عليه في مختلف دول العالم سواء كانت نقل الأشخاص أو البضائع، فالיום يشهد النقل الجوي في العالم تطورات من حيث العصرية ومواكبة لأحدث التقنيات والتكنولوجيا سواء كانت في الطائرات، المطارات أو أبراج المراقبة بالقدر الذي أدى إلى تقليص المخاطر الجوية والحوادث لتكون بذلك منافسا لمختلف وسائل النقل الأخرى.

إضافة إن ذلك يعتبر مجالا عاما يعود بالمنفعة على الجميع، فهو مرتبط بمهام الدولة ويمس بالدفاع الوطني، هو مصدر للعملة الصعبة كذلك، وسيتم في هذا الفصل محاولة التطرق والاجابة على التساؤلات التالية: ما هو التعريف الدقيق للنقل الجوي، وعلى أي أساس يمكن تصنيف أنواع النقل، وأين تكمن أهمية النقل الجوي؟ ماهي التحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي في الجزائر وما هي الإجراءات التي يمكن اتخاذها لتعزيز هذا القطاع وتحسين أدائه في المستقبل؟

المبحث الأول: مدخل نظري: مفاهيم عامة حول النقل الجوي

يشكل النقل الجوي أحد أهم وسائل النقل الحديثة التي لعبت دوراً محورياً في تطوير حركة الأفراد والبضائع عبر المسافات الطويلة بسرعة وكفاءة، مما أسهم في تعزيز التواصل بين الدول وتسريع وتيرة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويتميز النقل الجوي باستخدام الطائرات كوسيلة رئيسية للنقل، وهو نظام متكامل يشمل الطائرات، المطارات، والمسارات الجوية، ويخضع لتقنيات وإجراءات تنظيمية متطورة لضمان السلامة والكفاءة، ينقسم لنوعين الداخلي والدولي، ويُعد من القطاعات الحيوية التي تؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد الوطني والعالمي، حيث يساهم في تسهيل التجارة، دعم السياحة، في هذا المبحث سنستعرض المفاهيم الأساسية للنقل الجوي، مميزاته، أنواعه، وأهميته، بالإضافة إلى مكونات نظام النقل الجوي ودوره في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية.

المطلب الأول: مفهوم النقل الجوي

يعد النقل الجوي أحد جوانب الحياة العصرية لقدرته على نقل الأشخاص والسلع في أسرع وقت ممكن جميع أنحاء العالم ويعتبر البحث في مفهوم النقل الجوي أمر بالغ الأهمية لدراسة وإجراء البحوث في هذا الميدان.

أولاً: تعريف قطاع النقل الجوي

يعرف النقل الجوي بأنه نظام النقل الذي يسمح بنقل الأشخاص والبضائع في الطائرات¹، حيث يشمل النقل الجوي جميع الأنشطة البشرية التي تعمل في مجال نقل الركاب والحمولات جواً، بما فيها تصميم المطارات وعملياتها، وتنظيم الحركة الجوية، وعمليات طائرات الركاب والشحن، ويخضع لقوانين وتنظيمات وتشريعات دولية تشرف عليها منظمات متخصصة، وكان العبء الأكبر من حركة النقل الجوي، منذ وجوده يقع على عاتق طائرات الخطوط الجوية المبرمجة، ولكن بدأ من ستينات القرن العشرين نشط نوعان آخران، من النقل الجوي هما النقل الجوي غير المبرمج أو المؤجر والنقل الجوي الخاص أو طيران رجال الأعمال واتسع مجالهما كثيراً.²

- هو عبارة عن نشاط اقتصادي يتمثل في نقل الأفراد والبضائع عبر الجو بواسطة وسيلة نقل وهي الطائرة وذلك على مستوى الدولة الواحدة أو المستوى العالمي الذي يتعدى حدود الدولة الواحدة، أو بعبارة أخرى هو نظام نقل جزء من عمليات الطيران تضم حركة الأفراد والبضائع يستعمل من أجل ذلك مؤسسات النقل الجوي، هو عبارة عن خدمة تقوم على نقل الأشخاص والبضائع والسلع من مكان لآخر بواسطة الطائرة وينقسم هذا النوع بدوره إلى نوعين هما:

أ- **نقل جوي داخلي:** النقل الجوي الداخلي هو عبارة عن نقل المواطنين أو السلع من منطقة إلى أخرى دون تجاوز الحدود الإقليمية أي هذه العملية بأكملها تقام داخل الحدود الجغرافية للدولة الواحدة.

ب- **نقل جوي دولي:** يقوم على عملية نقل المسافرين أو السلع من بلد إلى آخر هنا يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة لتربط بين دولتين أو أكثر³.

¹ الموسوعة العربية- النقل الجوي، المرجع نفسه.

² د. صلاح مهدي الزيايدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مكتبة ومطبعة النزاهة، ميسان العراق، ط1، 2019، ط1، ص190.

³ بوجدة لمياء، النقل الجوي -الطيران المدني - ودوره في التنمية الحضرية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010، ص. 48.

ج-الطيران المدني: يضم كل عمليات الإقلاع والهبوط والتعليق في الجو بواسطة الطائرة ويشمل كافة المناورات داخل الإقليم المحدد أو في نقطتين وفقا لما ينص عليه القانون الدولي للطيران المدني، وهو الميدان الذي يلم كل أشكال نقل الأفراد والبضائع عن طريق الجو، سواء لغاية مدنية أو عسكرية وفي الآونة الأخيرة أصبح من أحدث وأهم أنواع النقل ذلك لخصائصه التي تميزه عن غيره، هو عملية نقل الركاب أو البضائع أو البريد، داخل الدولة الواحدة أو عدة دول مقابل أجر بواسطة الطائرة سواء كان على أساس منتظم أو غير منتظم¹.

من خلال التعاريف السابقة يمكن القول أن النقل الجوي هو نظام يتيح للأفراد والبضائع التنقل والانتقال من مكان إلى آخر باستخدام الطائرات كوسيلة نقل وتشير جميعها إلى الأنشطة والخدمات المتعلقة بنقل الركاب والبضائع عبر الجو، يتمثل هذا القطاع في تصميم وتشغيل المطارات، وتنظيم حركة الطيران، وعمليات الطائرات، ويتبع للقوانين والأنظمة الدولية، تظهر التعريفات تطور النقل الجوي من الاعتماد الرئيسي على شركات الطيران المجدولة إلى ظهور أنماط جديدة مثل النقل الجوي غير المجدول والنقل الجوي الخاص. النقل الجوي يشمل النقل الداخلي داخل حدود الدولة والنقل الدولي الذي يتجاوز هذه الحدود في حين الطيران المدني يضم جميع العمليات الجوية بما في ذلك الرحلات وفقاً للقوانين الدولية. بشكل عام، يُعتبر النقل الجوي جزءاً أساسياً من النشاط الاقتصادي على مستوى الدولة والعالم.

ثانياً: تاريخ النقل الجوي: نظرة عامة على تطور الطيران

ويبدو أن النجاح الذي تحقق في النقل الجوي، كان السمة الرئيسية للعصر الحديث، بالرغم من كونه ظاهرة غير محسوبة، وعلى الرغم من أن ظاهرة الطيران ترجع إلى عدة قرون، مثل محاولات عباس بن فيرناس للطيران في جناحين، وتصاميم ليوناردو دافنشي للآلات الطائرة، فقد جرت أول محاولة ناجحة للطيران في عام 1783 باستخدام منطاد حريري مليء بالهواء الساخن، يرتبط بسلة كبيرة تحمل الأغنام والبط، وارتفع المنطاد إلى حوالي 2 000 متر وامتد مسافة كيلومتر ونصف ولكن الطيران العملي للبالون حدث أثناء حصار باريس في

¹ بوجدة لمياء، مرجع سابق، ص. 48.

الحرب الروسية الفرنسية (1870-1871)، حيث استخدمت البالونات لإرسال مراسلين خارج خطوط العدو، ويمكن القول إن جورج كيلى هو المحرك الجوي لنظرياته عن ديناميكية الهواء والإبحار ودراساته لتطوير نظرية وتصاميم الجناح، وقد تطلب الانتقال من الدراسات النظرية إلى تطبيق الطيران فترة طويلة من الوقت، جرت خلالها محاولات طيران عديدة وتم تصميم أشكال مختلفة من آلات الطيران، كان عدد قليل منها ناجحاً وفشل في معظمه.

ومن الناحية العملية، لم يتم التمكن من الطيران حتى عام 1903¹ من قبل الأخوان رايت واستخدم الكونت فرديناند فون زيبلين أيضاً محركات احتراق داخلية لتوجيه ومراقبة الهواء الذي صممه كان أول منطاد مُوجَّه قابل للإزالة، أو منطاد جوي: قام أسطوله من الطائرات بمئات الرحلات التجارية في السنوات التي سبقت وبعد الحرب العالمية الأولى سافر الركاب على متن الطائرات التجارية أو النقل الشحني للبضائع بواسطة طائرات الشحن واعتبرت بعد ذلك صناعة النقل الجوي جزءاً حيوياً من البنية التحتية للنقل العالمي.

تسهم صناعات النقل الجوي بشكل كبير في التجارة الدولية والاقتصاد العالمي، وأصبحت الطائرة الوسيلة الرئيسية للنقل الجوي بعد فترة طويلة من الرحلة الجوية، وهي أثقل من الهواء وتتطلب قوة دافعة وخلال الحرب العالمية الأولى، استخدمت الطائرات في استطلاع الأهداف ورصدها وقصفها ومهدت تلك الحرب الطريق للرحلات الجوية التجارية اللاحقة وقد وجد طيار والحرب المهرة أنفسهم عاطلين عن العمل وكانوا يبحثون عن سبل لكسب الرزق عن طريق الاستعراضات الجوية والبريد الجوي، وقد حولت الطائرتان المتحركتان إلى طائرتي ركاب، بدءاً بالرحلات التجارية القصيرة في أوروبا في عام 1919، وسجلت رحلات تجارية غير نظامية في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي والهند، وبرزت فكرة تنظيم عمليات النقل الجوي وفقاً لجدول زمني محدد.

¹ ALEXANDER T. WELLS، **Air Transportation: A Management Perspective (Aviation)** (Wadsworth Pub Co; 1994).p53.

بدأت 1927 شركة الخطوط الجوية Pan American Airlines الطيران من فلوريدا إلى هافانا، وفي غضون يومين فقط في عام 1930، بدأت شركة ترانس وورلد الطيران في جميع أنحاء البلاد الداخلية كما أنشئت طائرة الركاب المعروفة قبل الحرب DC3 دوغلاس والتي كانت قادرة على السفر دون توقف من نيويورك إلى لوس أنجلوس في 24 ساعة (1 ساعة طيران) وجعلت 3.4 محطة على طول الطريق. وبين عامي 1935 و 1939 بدأت طائرات الركاب تقوم برحلات منتظمة فوق المحيط الهادئ والمحيط الأطلسي، على التوالي وقد تم دعم السفر العالمي في أو روبا بواسطة الإمبراطوريات الاستعمارية مثل بريطانيا العظمى وفرنسا، فضلا عن توسيع ألمانيا وإيطاليا بشغف تم تقديم الخدمات العسكرية البريطانية بطائرة تعرف باسم: «السفينة الطائرة».

بينما أقام الاتحاد السوفييتي رحلات بعيدة المدى تربط موسكو إلى أماكن بعيدة، ثلاثة خطوط برية - لندن - باريس (حيث عبرت قناة المانش عبّارة)، والقاهرة - خرطوم، وكيسومو - فضلا عن خطين جويين لشركة أرك - بريندزي - أسكندريا والخرطوم - كيسومو وخطي سكة حديدية - باريس - بيرنديس والإسكندرية - القاهرة - استخدمتهما الخطوط الجوية الملكية لتنظيم رحلاتها الجوية إلى كيب تاون. (South Africa).¹

ثالثا: العناصر الأساسية للنقل الجوي

يعد النقل الجوي هو نظام يسمح بنقل الأفراد والبضائع ويشمل النقل الجوي جميع الأنشطة البشرية المشاركة في النقل الجوي للركاب والبضائع، بما في ذلك تصميم المطارات وعملياتها، وتنظيم الحركة الجوية وعليه في هذا العنصر سيتم القيام بإعطاء تعاريف لأهم عناصر النقل اجوي وهما الطائرة، المطار والمحطات الجوية.

¹ ALEXANDER T. WELLS، Air Transportation: A Management Perspective (Aviation) (Wadsworth Pub Co; 1994).p55p148

1- المطار والمحطة الجوية:

مصطلح المطار مصطلح حديث مقارنة مع مصطلح المحطة الجوية، ففي الدراسات الفرنسية يذكر أن هناك اختلاف في المعنى لغة ولكنهما غالبا ما يستعملان كلفظين مرادفين، فالمطار يقوم بتعيين المحطات الجوية التي بدورها تحتوي على منشآت النقل الجوي، أما فيما يخص المحطة الجوية والميناء الجوي فهو قطعة أرض أو سطح ماء مخصص لهبوط وإقلاع وتحركات الطائرة يشمل أيضا منشآت الملاحة الخدمات¹.

تعتبر المحطة الجوية كلمة مركبة ذات مواصفات تقنية تختلف من محطة لأخرى حسب النوعية فهناك محطات مخصصة للطيران الخفيف وأخرى للطواف، وهناك محطات للنقل الجوي الداخلي وأخرى للدولي²، أما المطار على أنه نقطة الذهاب والرجوع على الأرض للملاحة الجوية ولا يمكن أن يخلط مفهوم هـ بين المحطة الجوية ولا مع مفهوم مبنى المطار الذي يعرف على أنه مكان مخصص لنقل المسافرين والبضائع وينقسم المطار إلى:

✓ **المطار الخاص:** هو مطار مخصص للطائرات الخاصة الصغيرة ونواحي الطيران.

✓ **المطار الدولي:** هو مطار يأخذ الصفة الدولية يأخذ الصفة الدولية من طرف الدولة وذلك يسمح بدخول ومغادرة الخطوط الجوية الدولية، أي تلك الدولة تقوم برحلات دولية تربطها بمختلف مناطق العالم.

✓ **المطار الداخلي المحلي:** أي هو مطار يستخدم فقط الخطوط الجوية الداخلية أي كل أنواع الرحلات تربط بين مختلف مناطق الدولة الواحدة وداخل حدودها الجغرافية³.

يُقام المطار على أرض تُعرف بالأرض المخصصة للطيران، وقد يتشارك في بعض الأحيان البنية التحتية مع مستخدمين آخرين، سواء كانوا عسكريين (مثل القواعد الجوية) أو مدنيين (مثل الطيران العام). ومع ذلك، فإن أكبر المطارات غالبا ما تكون مخصصة بشكل شبه

¹ حامد سليمان المشخوي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003، ص.64.

² طالب حسن موسي، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان الأردن، 2010، ص.76.

³ دليل تنظيم النقل الجوي، منظمة الطيران المدني، الطبعة الثانية سنة 2004، ص.198.

حصري أو حصري للنقل الجوي التجاري، وفي هذه الحالة، يُستخدم مصطلح "المطار" للإشارة إلى جميع المرافق المتاحة فيه .

✓ **مطار الهليكوبتر:** هو مطار مخصص لهبوط وإقلاع الهليكوبتر وبالتالي هي مساحة محددة خصيصا لهذا النوع من المطارات .

✓ **مطار الطائرات:** هناك مطارات مخصصة للطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط وبالتالي يصمم هذا المطار خصيصا لهذا النوع.

من خلال ما سبق يمكن تعريف المطار على أنه منشأة تستخدم لاستقبال وتوجيه الرحلات الجوية، يتم تصميم المطارات لضمان سلامة وفاعلية حركة الطيران وخدمة المسافرين والبضائع، وتشمل وظائف المطارات توجيه الطائرات أثناء هبوطها وإقلاعها، وصيانة الطائرات، ومعالجة الركاب والبضائع، وتوفير خدمات الأمان والجمارك.

يعتبر المطار من المنشآت الحيوية لصناعة النقل الجوي ويساهم بشكل كبير في اقتصاد البلاد عن طريق تعزيز السفر والتجارة والسياحة، يختلف حجم وخصائص المطارات بناءً على حجم المدينة أو الدولة التي تخدمها والمستوى التكنولوجي والاقتصادي للبلاد.

2- الطائرة

تعني الطائرة كمصطلح أية آلة تطير في الهواء، والطيارة طائرة بأجنحة ثابتة هي مركبة هوائية أثقل من الهواء تسير بفعل القوى المحركة وتستمد قوة رفعها في الهواء من ردود فعل الأيروديناميكية على أسطح ثابتة.

وكذلك عرفت الطائرة بأنها "مركب آلي على هيئة الطائر يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب"¹

- **جنسية الطائرة:** حسب المادة 18 من اتفاقية الطيران المدني الدولي فجنسية الطائرة تنسب للدولة التي تسجل فيها الطائرة.²

¹ المعجم الوسيط ، الجزء الأول ، الطبعة الثانية ، مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، 1999 ، ص 573

² منظمة الطيران المدني الدولي، اللجنة الفرعية الخاصة بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من المواثيق التي تعالج

يمكن تعريف الطائرة على أنها وسيلة نقل جوية مصممة للتحليق في الجوبواسطة محركات أو طاقة أخرى، وهي تتكون عادة من هيكل يحتوي على أجنحة تولد رفعًا جويًا يساعد على تحقيق التحليق وتوجيه الحركة، بالإضافة إلى مجموعة من الأنظمة والمعدات التي تمكنها من الاستفادة من التكنولوجيا المتقدمة لضمان سلامة الركاب والطاقم ونقلهم بفعالية وسرعة عبر الأجواء.

وتتنوع الطائرات في الحجم والشكل والاستخدام، حيث تشمل مجموعة متنوعة من الأنواع مثل الطائرات التجارية والعسكرية والخاصة والرياضية وغيرها. تاريخياً، أثبتت الطائرات أهميتها كوسيلة حديثة وفعالة لنقل الأفراد والبضائع على مستوى عالمي، وهي أحد أهم وسائل النقل في العصر الحديث، وتعتمد تصاميم الطائرات على مبادئ الديناميكا والهندسة الجوية لتحقيق التحليق الآمن والفعال في مجموعة متنوعة من الظروف الجوية.

-أنواع الطائرات: تتم عملية النقل الجوي باستخدام عدة أنواع من الطائرات¹:

-طائرات نقل الركاب: تقوم بنقل المسافرين إضافة إلى البضائع، أمتعة المسافرين ذلك في المساحات المخصصة لذلك وهو في بطن الطائرة، ويتميز شحن البضائع في طائرات الركاب بتوفير الوقت والاتصالات بجميع مطارات العالم ذلك لوجود شبكة ضخمة من رحلات الركاب. -طائرات نقل الركاب -البضائع: هي طائرات خاصة بنقل الركاب والبضائع في نفس الوقت وهنا نجد مساحة الركاب محددة ذلك لإتاحة الفرصة لنقل البضائع على أرضية الطائرة وباطنها.

التحديات الجديدة والناشئة، موريال، 1970.ص.5.

¹ Ayed KADA, **Cours d'Aéroport et Infrastructures aériennes**, Ecole Nationale Polytechnique Maurice Audin d'Oran Département de Génie Civil, 2020 /2021.P.5.

-طائرات نقل البضائع البحتة: هي طائرات مخصصة بصفة كلية لنقل البضائع فقط وهي طائرات إما تم تعديلها أي كانت في الأساس موجهة لنقل الركاب أو تم تصميمها في الأساس لنقل البضائع¹.

3- خدمات النقل الجوي

تم تعريف خدمات النقل الجوي من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1952 على أنه: "هي تلك الخدمات التي تتوفر فيها الخصائص التالية²:

- رحلات جوية لأكثر من دولة ركاب، بضائع، بريد.
- أن تكون رحلات مسموح بها.
- رحلات مبرمجة ومنتظمة حسب توافقيتها.

ويقصد بخدمة النقل الجوي أيضا: هي خدمة تجارية مستثمرة في نقل الركاب، أمتعة، بضائع و بريد... إلخ، وتشير خدمات النقل الجوي تشير إلى عمليات نقل الركاب والبضائع عبر وسائل النقل الجوي، مثل الطائرات التجارية والشحن الجوي، تعد خدمات النقل الجوي جزءا أساسيا من البنية التحتية للنقل في العالم اليوم، وتسهم بشكل كبير في ربط المدن والدول ببعضها البعض وتعزيز التجارة والاقتصاد العالمي.

المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في النقل الجوي:

تعتبر صناعة النقل الجوي هي أحد أهم القطاعات في العالم، حيث تقوم بدور حيوي في الربط بين البلدان والشعوب وتيسر حركة الاشخاص والبضائع عبر الحدود والجغرافية، ومع تزايد اعتماد المجتمعات على النقل الجوي فإن فهم العوامل التي تؤثر على هذا القطاع مهمة حيوية للتصدي للتحديات وتحقيق التنمية المستدامة وتحسينها.

¹ سكنه فرج، مرجع سابق، ص.ص. 88.89.

² سكنة فرج، المرجع نفسه، ص.85.

يتأثر النقل الجوي بعدة عوامل طبيعية تتعلق بشكل الأرض والمناخ ومن جهة أخرى الجانب السياسي وكل ما يتعلق بسيادة الدولة إضافة إلى العامل الاجتماعي والاقتصادي وعليه سنقوم بعرض أهم تلك العوامل:

أولاً: العوامل الطبيعية¹:

يعد النقل الجوي أحد أهم القطاعات في العالم الضرورية للربط بين الدول، وتعزيز التجارة، وتيسير السفر الدولي، ومع ذلك، لا يمكننا أن نتجاهل كيف تؤثر العناصر الطبيعية على هذا القطاع الحيوي من الاقتصاد، ولا تزال العناصر الطبيعية تشكل صعوبات كبيرة تؤثر على أداء الطائرات وسلامتها، على الرغم من التطورات التكنولوجية والتطورات الجارية في مجال الطيران.

- **الطقس** هو واحد من أكثر سمات الطبيعة دهشة وأحد العناصر التي تؤثر تأثيراً كبيراً على سلامة الرحلات الجوية هو التغير السريع في الطقس فقد تعطل العواصف والأعاصير والضبباب الكثيف والعواصف الرملية خطط السفر وتكلف شركات الطيران الكثير من المال وعلاوة على ذلك، فنظراً لصعوبة معالجة الطيارين لها على نحو ملائم، فإن هذه الظروف الجوية غير المواتية تزيد من خطر حوادث الطيران.

- **الكوارث الطبيعية**: تؤثر البراكين والزلازل وأمواج تسونامي على السفر الجوي، فالرماد البركاني الناجم عن الانفجارات يمكن أن يضعف الرؤية ويضر بنظم المحركات، مما يستلزم تعليق الرحلات الجوية أو تغيير مسارها، وقد تلحق الزلازل وأمواج تسونامي أضراراً بالمطار والمنشآت الأرضية المجاورة له، وقد يزداد خطر حدوث فيضانات في مدارج الطائرات ومحيطها نتيجة لارتفاع مستوى سطح البحر وزيادة تواتر العواصف الثقيلة، وبالإضافة إلى ذلك، يمكن

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق: الإسكندرية، 1996، ص. 213.

للأحوال الجوية غير المواتية أن تقلل من كفاءة الوقود وتزيد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مما سيعزز أثر السفر الجوي على تغير المناخ¹.

وعلاوة على ذلك، فإن العوامل الطبيعية، مثل التغيرات في الضغط الجوي وارتفاع ارتفاعات الجبال، تؤثر أيضا على أداء الطائرات وقد لا تكون الطائرات قادرة على التكيف بفعالية مع هذه التغيرات، مما يزيد من مخاطر الحوادث ويعرض حياة الركاب والأطقم للخطر.

-ومع ذلك، ينبغي ألا ننسى الأثر السلبي لتلوث الهواء الناجم عن النقل الجوي على البيئة وصحة الإنسان وقد تسببت الطائرات في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأكسيد النيتروز وتعلق الجسيمات الصلبة في الهواء، مما أدى إلى تلوث الهواء على نطاق واسع والتأثيرات السلبية على طبقة الأوزون وتغيرات المناخ.

- الموقع

فيما يتعلق بموقع المطار نشير بأن معظم المطارات وأهمها تتواجد في مناطق ذات كثافة سكانية عالية أي في المناطق الكبرى، ويجب أن تتسم المنطقة بامتداد سهلي وخروجها من المناطق الحضرية وخلوها من أي تضاريس بارزة قد تشكل خطر على الطائرات عند نقلها أو تجمع المياه في حالة نزول أمطار غزيرة، وفيما يخص نوعية الأرضية فيجب أن تتسم بالصلابة والخلو من الشقوق والكهوف الأرضية لتستطيع تحمل نقل أجسام ثقيلة كالطائرات خصوصا في مرحلة الإقلاع والهبوط، فلاشكال السطح تأثير مباشر في تحديد مسارات الطرق التي تسلكها الطائرات.

- المناخ

من أكثر العوامل الطبيعية تأثير في النقل الجوي فأغلب الطائرات تزود بمختلف الخرائط ونشرات دورية لأحوال الطقس وظروف المناخ السائدة والمتوقف تغييرها أثناء مسار الرحلة الجوية، عند التحدث عن المناخ نتوقف عند عدة عناصر مؤثرة في الملاحة الجوية

¹ عبد السلام عبد الستار إسماعيل، تأثير بعض عناصر المناخ على النقل الجوي، مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية والتربوية، 2018. ص. 20-23.

فهي تنظم بشكل أساسي درجة الحرارة، الضغط الجوي، الرياح، الرطوبة البيئية وهنا تشير إلى أن ظروف المناخ التي تؤثر في الملاحة الجوية هي التي تحدث في الطبقة السفلية من الغلاف الغازي لسطح الأرض والتي تمثل الطيران التجاري والحربي وتعرف بطبقة التروبوسفير¹.

إن عملية توزيع الحرارة في الهواء هو جزء مؤثر في حالة الطقس في العالم وهو الذي يتحكم في عملية تكوين الضباب وتساقط الثلوج وبالتالي محركات الطائرة تتأثر بتغير درجات الحرارة، تشكل هذه الظواهر مخاطر كبيرة على النقل الجوي مثل انعدام الرؤيا في نطاق انتشار السحب التي يمكن أن تتواجد في مختلف المناسيب بالإضافة لصعوبة السيطرة الأجهزة الملاحية على الطائرة في الهواء، كما يشكل الضباب خطورة في الأجواء المحيطة بالمطارات وكذلك تأثير سقوط الثلوج والبرد التي تضعف الرؤيا.

وتبقى الرياح من أهم عناصر المناخ التي تؤثر في النقل الجوي سواء في الأرض أو في الهواء، ففي البداية يتم تحديد اتجاه الرياح السائدة في المنطقة وباعتبار الطائرة جسم سابح في الهواء فان سرعتها في الأرض أو في السماء تقاس وتوجه حسب الرياح الموجودة لحساب سرعة الطائرة وليدرك الجهاز الملاحي المرافق لها إن كانت تسير مع أو ضد اتجاه الرياح، فهو عامل أساسي يحدد سرعة ومسار الطائرة إضافة الزمن الذي تستغرقه الرحلة وكمية الوقود الذي تستهلكه.

ثانيا: عوامل سياسية واجتماعية واقتصادية²:

إحدى القضايا الرئيسية التي تؤثر على صناعة الطيران هي العوامل السياسية، الاجتماعية والاقتصادية، وهذه العناصر لا تعزز بالضرورة النمو والتقدم أو تعمل كعوامل محفزة له بل على العكس من ذلك، هناك عدد من القيود السياسية التي تعوق توسيع وتطوير هذه الصناعة البالغة الأهمية.

¹ ساميه علي علي مبروك، أثر اتجاه الرياح السطحية على النقل الجوي في مصر دراسة في جغرافية المناخ التطبيقي، بقسم الجغرافية، كلية الآداب جامعة دمياط، مقال مجلة كلية الآداب، 2015. ص. 203.

² بوجدة لمياء، النقل الجوي - الطيران المدني-، مرجع سابق، ص. 32.33.

1- العوامل السياسية

يتمثل العامل السياسي في الحدود السياسية للدولة حيث تمارس حقوقها داخلها وعند الحدود تنتهي سلطة الدولة وسيادتها وتبدأ سيادة الدولة المجاورة، وهنا نتحدث عن المسطحات البحرية وكل ما هو موجود على سطح الأرض وطبقات الجو التي تعلوها، وهنا تنظم الدولة القوانين التي تدير مجالها الجوي وتحدد مسارات الخطوط الجوية الدولية والمحلية فهنا تكون الدولة مفتوحة أمام طائرات الشركات الأجنبية التي ستخترق مجالها الجوي وتستقبل في مطاراتها ذلك وفقا لاتفاقيات دولية مبرمة بين الطرفين.

المصالح الوطنية والدولية في صراع صناعة الطيران سياسيا وكثيرا ما تعتمد الإجراءات الحكومية على دعم الشركات المحلية أو حماية منافسيها في الخارج، مما يؤثر على الإنصاف والمنافسة غير المقيدة وبالإضافة إلى ذلك، قد يخضع هذا القطاع لتغييرات تنظيمية تؤثر سلبا على المسافرين والأعمال التجارية من خلال التأثير على خيارات الطيران وتؤدي السياسات والأنظمة التي تحكم السفر الجوي دورا سياسيا هاما وقد تكون هذه القوانين معقدة ومربكة، مما يتطلب مستوى عاليا من التفاهم والتعاون بين عدة دول ومن المؤسف أن يتمثل العامل السياسي في الحدود السياسية للدولة حيث تمارس حقوقها داخلها وعند الحدود تنتهي سلطة الدولة وسيادتها وتبدأ سيادة الدولة المجاورة، وهنا نتحدث عن المسطحات البحرية وكل ما هو موجود على سطح الأرض وطبقات الجو التي تعلوها، وهنا تنظم الدولة القوانين التي تدير مجالها الجوي وتحدد مسارات الخطوط الجوية الدولية والمحلية فهنا تكون الدولة مفتوحة أمام طائرات الشركات الأجنبية التي ستخترق مجالها الجوي وتستقبل في مطاراتها ذلك وفقا لاتفاقيات دولية مبرمة بين الطرفين، بعض الدول تستخدم هذه التشريعات لتعزيز أهدافها السياسية والاقتصادية، التي لها أثر ضار على عمليات النقل الجوي الدولي،

وللاضطرابات السياسية والحروب الكبرى أيضا تأثير على السفر الجوي، فعلى سبيل المثال قد تفرض بعض الدول حظرا جويا على دول أخرى أو تزيد الضرائب على المسافرين أو شركات الطيران، مما يحد من حركة الطيران ويقوض الاقتصاد العالمي¹.

ولذلك يجب النظر بعناية في أثر الاعتبارات السياسية على صناعة الطيران والتعامل معها بحذر وينبغي دفع الحكومات إلى سن سياسات منفتحة ومنصفة تدعم توسع هذه الصناعة وقدرتها على المنافسة ويجب وضع آليات لضمان استقلال شركات الطيران وعدم تدخل الحكومة صراحة في شؤونها الداخلية وإذا نجحت هذه الإصلاحات، سيكون النقل الجوي قادراً على تحسين الخدمات والأداء بفعالية عن طريق تعزيز القوى السياسية.

2- العوامل الاجتماعية فتمثل فيما يلي²

يمكن القول بأن أوجه عدم المساواة الاجتماعية في الحصول على هذه الخدمة لها تأثير على السفر الجوي ويكافح الأشخاص ذو والدخل المنخفض من أجل الحصول على تذاكر بأسعار معقولة، مما يعوق اندماجهم في المجتمع الحديث ويوسع نطاق أوجه التفاوت الاجتماعي والاقتصادي.

حيث تؤدي المتغيرات الاجتماعية إلى تفاقم الصراع والتمييز على متن الطائرات وتتجمل النزاعات والتوترات بين المسافرين عن الاختلافات في الطبقات الاجتماعية-الاقتصادية والثقافية، فعندما يعامل الناس معاملة غير عادلة بسبب بنيات مجتمعية مثل الجنس أو اللون أو الدين، يعزز ذلك التحامل ويستبعد فئات معينة.

والاعتبارات الاجتماعية تؤثر أيضا على إيكولوجيا واستدامة السفر الجوي وتلحق العمليات الجوية ضرراً كبيراً بالنظام الإيكولوجي وتؤثر سلباً على المناخ، واستخدام السفر الجوي غير

¹ فضل إبراهيم الاجود، المدخل الى جغرافية النقل، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، جامعة سببا، 2000. ص.210.

² عادل أمير خالد، عقد المدخل الى جغرافية النقل النقل الجوي، مرجع سابق. ص.215.

متناسب مع استخدام أولئك الذين يتمتعون بقوة شرائية كبيرة، في حين أن الآخرين ذوي الدخل المنخفضة يتركون دون بدائل مجدية¹.

ومن الناحية الاجتماعية كذلك، يؤثر السفر الجوي على السكان المحليين والدوليين على حد سواء وعلى الرغم من المزايا الثقافية والاقتصادية للسفر الجوي، فإن تلوث الهواء والضوضاء الجوية أثرا سلبيا على صحة ونوعية حياة المجتمعات المحلية المجاورة، كما أن الحاجة إلى توسيع المطارات لأغراض النقل الجوي يمكن أن تؤدي إلى مشاكل اجتماعية بين المجتمعات المحلية والخطوط الجوية.

يمكن القول بأن المتغيرات الاجتماعية تتطوي على صعوبات فعلية تؤثر سلباً على السفر جواً لهذا ويجب تعزيز التسامح والمعاملة العادلة للمسافرين، كما يجب على أصحاب المصلحة أن يتعاونوا لتوفير فرص متساوية للسفر بالطائرة ولتخفيف الآثار البيئية السلبية، ويجب تشجيع الابتكار في السفر الجوي المستدام وسيدعم تنفيذ هذه الإصلاحات الاجتماعية استخدام السفر الجوي كأداة للاتصال والتقدم الاجتماعي.

فالجوانب المجتمعية تؤثر على صناعة الطيران ولذلك وجب دراستها عن كثب، بغض النظر عن نوع جنسهم أو لونهم أو دينهم، يجب ضمان لجميع المسافرين تكافؤ الفرص والمساواة في المعاملة ولضمان معالجة جميع متطلبات المسافرين بإنصاف، من خلال اعتماد الصناعة أساليب أكثر توازناً من الناحية الاجتماعية، كذا توفير احتياجات جميع الركاب بطريقة عادلة ومنصفة.

3- العوامل الاقتصادية:

يشكل النقل الجوي قطاعاً حيويًا من قطاعات الاقتصاد العالمي غير أن ارتفاع تكاليف النقل الجوي والتشغيل وتكاليف الوقود الباهظة وصيانة الطائرات وأثره على التجارة الدولية والسياحة يمكن أن يكون محدوداً بالنسبة للعديد من البلدان النامية والمجتمعات المحلية.

¹ عادل أمير خالد، مرجع سابق. ص. 216.

وبالإضافة إلى ذلك، قد تواجه شركات الطيران تحديات اقتصادية من قبيل ركود الاقتصاد العالمي على ومدي تأثير ذلك تقلب أسعار الوقود وارتفاع تكاليف الصيانة والتأمين، مما يؤثر على استدامة الصناعة وربحيته نتيجة تراجع إيرادات شركات الطيران وهذا يعني أيضا تقليص الخدمات وتسريح العاملين، مما يؤثر سلبًا على القطاع بشكل عام.

هناك صعوبات إضافية في التنظيم والضرائب والرسوم في صناعة الطيران بحيث يجد الناقلون صعوبة في الامتثال للوائح التنظيمية المحدثة بسبب بيئة قانونية معقدة ومتغيرة وبالإضافة إلى ذلك، تفرض الحكومات ضرائب وضرائب باهظة على السفر الجوي، مما يفاقم صعوباتها الاقتصادية.¹

وتشمل المتغيرات الاقتصادية الأخرى التي تؤثر على هذا القطاع التنظيم وتكنولوجيا السفر الجوي، فعلى سبيل المثال، يتطلب تقدم التكنولوجيا استثمارات كبيرة لتحسين الهياكل الأساسية وتحديث أسطول الطائرات، وعلاوة على ذلك، يجب على الناقلين أن يمتثلوا للقوانين والأنظمة الصارمة التي تزيد من تكاليف استثماراتهم وتكاليفهم الإدارية.

ويمكن للمرء أن يخلص إلى أن الاعتبارات الاقتصادية المدرجة تجعل من الصعب على صناعة النقل الجوي أن تظل مربحة ومستدامة ولذلك يجب على الحكومات والناقلين التعاون من أجل وضع خطط اقتصادية خلاقية وتخفيف الضغوط المالية المفروضة على هذا القطاع الحيوي.

ثالثا: عوامل خاصة بالطائرة

-حمولة الطائرة: هنا نقصد به المكان المخصص للركاب ومكان شحن البضائع في الطائرة طول فترة السفر حيث تحدد مادة صنع الطائرات حسب قدرتها على تحمل الغرض الذي وجدت له.²

¹ عادل أمير خالد، مرجع سابق.ص.217.

² https://www.aerodrome-ecuvillens.ch/pilote%20guide/poids_fact_charge.pdf

تعني المادة التي يتم نقلها على متن الطائرة، وتشمل الركاب، البضائع، الأمتعة، الوقود، وغيرها من العناصر، حمولة الطائرة القصوى هي الحد الأقصى للأوزان التي يمكن للطائرة تحميلها بشكل آمن، ويتم حسابها بناءً على وزن الطائرة ونوعها وغيرها من العوامل

- **حجم الطائرة:** من أكثر العوامل التي تحدد كمية الحمولة التي يتم نقلها فكلما زاد حجم الطائرة كلما اتسع الحيز الذي تشغله المحركات وهذا على حساب الحيز المخصص للشحن والعكس صحيح وبالتالي تشغيل طائرات متوسطة وصغيرة الحجم أكثر ربحاً¹.

- **تكلفة النقل الجوي:** مقارنة بمختلف الوسائل الأخرى سواء في مجال نقل الركاب أو البضائع بمراعات الحجم والوزن والمسافة عند تحديد الأجرة، ويرجع ارتفاع تكلفة النقل الجوي إلى:²

- وزن الطائرة وقدرتها على الحمل.
- نسبة استهلاك الطائرة للوقود أثناء القلاع والسفر والظروف الغير الملائمة التي قد تواجهها.
- تكلفة عملية الصيانة الدورية للطائرات، التغيير في قطع أجهزة الطائرات ذات الأهمية بحكم الإجهاد والضغط.
- ارتفاع تكلفة الطائرات بحكم التطور والحدثة، إنتاج طائرات ذات تكنولوجيا متقدمة من حيث التصميم، البناء، التجهيز وهذا التطور محصور على عدد من شركات الطيران التابعة لهذه الدول: الولايات المتحدة الأمريكية بوينغ ديس، وبريطانيا، وفرنسا طيراز ايريس الكونكورد، روسيا تيبو الأليوس .
- التجهيزات الأرضية للمطارات، أبراج المراقبة، إضافة إلى المخاطر الأرضية.

¹ https://www.aerobigorre.org/bia/download/tome_1_connaissance_avion_1.pdf

² Organisation de l'aviation civile internationale, CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF), Montréal, 18 – 22 mars 2013.

https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp015_fr.pdf

المطلب الثالث: أهمية وخصائص النقل الجوي:

بالنظر إلى مكانة النقل الجوي بالنسبة للدول والمجتمعات على جميع المستويات، فإنها تكتسي أهمية قصوى تتواءم والخصائص التي تميزها، ولهذا جاء هذا المطلب لتناول هذه النقاط.

أولاً: أهمية النقل الجوي¹

يقع الأثر الكبير الذي يخلفه السفر الجوي على المجتمعات والاقتصادات والسياسات في صميم أهمية الطيران الاجتماعي والاقتصادي والسياسي، ومع ذلك، وجب التفكير بعناية في هذه الأهمية واستيعاب العيوب المحتملة لهذه الصناعة.

ففيما يتعلق بالناحية الاجتماعية، يوفر السفر الجوي وسيلة سريعة وفعالة لنقل الناس بين الأمم والثقافات، ومع ذلك، يجب أن ننظر في الكيفية التي ستؤثر بها هذه الصناعة على البيئة وكيف ستسهم انبعاثات الطيران في الاحترار العالمي، ويجب علينا أيضاً أن نتكلم عن العدالة الاجتماعية فيما يتعلق بإمكانية عدم المساواة الاقتصادية وإمكانية وصول الجميع إلى السفر الجوي.

يشكل السفر الجوي مساهمة هامة في الاقتصاد وفي توليد فرص العمل، غير أنه لا بد أيضاً من الاعتراف بأن ارتفاع تكلفة السفر بالطائرة يشكل عائقاً محتملاً أمام وصول السكان المحرومين اقتصادياً، وبالإضافة إلى ذلك، قد يكون هناك نطاق واسع في كيفية توزيع المزايا الاقتصادية للسفر الجوي جغرافياً، وهو ما يمكن أن يؤثر على كيفية تطور مختلف المناطق بصورة متساوية.

ومن الناحية السياسية، يمكن للسفر الجوي أن يساعد على النهوض بالتجارة والعلاقات الدولية كما يشجع السفر بالطائرة على التعاون الدولي والتكامل العالمي، وبما أنه يسهل على الرؤساء والدبلوماسيين السفر بين البلدان، فإن السفر الجوي ضروري لتيسير المحادثات

¹ خليفة ريم، تقنية تسيير المداخل في مؤسسات النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة قسدي

مرباح - ورقة -، 2016-2017، ص.ص. 78.79

السياسية ومؤتمرات القمة الدولية، ومن خلال تيسير وتحسين الاتصالات بين الدول وتبادل المعلومات، يسهم السفر الجوي أيضا في زيادة الأمن والاستقرار العالمي، وينبغي أن نتكلم أيضا عن الابتزاز الاقتصادي الذي تمارسه بعض الدول القوية ضد دول النقل الجوي الأقل رسوخا، وعلاوة على ذلك، يجب أن نتكلم عن الكيفية التي يؤثر بها السفر الجوي على الأمن الوطني والسيادة الوطنية، مع إيلاء اهتمام خاص لمسائل مثل حرية الطيران وآثار الإرهاب¹. لهذا، النقل الجوي شهد نموًا كبيرًا في معظم دول العالم بعد تحرير هذا القطاع، وفي الجزائر خصوصًا، حيث زاد بمعدل يصل إلى حوالي 19٪ سنويًا حيث يلعب النقل الجوي دورًا هامًا في النمو الاقتصادي ويساهم في تنمية قطاعات مثل السياحة والفنادق والتجارة، يعتبر وسيلة مهمة للوصول إلى المناطق النائية وفك العزلة، ويسهم في الإغاثة في حالات الكوارث.

وعليه تمثل درجة تطور النقل الجوي مؤشرًا على تقدم الدول، حيث يعكس مدى حضارتها ويُعزى هذا التقدم إلى التقنيات الحديثة التي جعلت النقل الجوي أسرع وأقوى من وسائل النقل الأخرى، والتي تتيح وصولًا سريعًا لمسافات بعيدة، ومع تقليل المخاطر الجوية، أصبح النقل الجوي أكثر أمانًا من وسائل النقل الأخرى ومنافسًا أقوى لها، وتظهر الإحصائيات الرسمية من منظمة الطيران المدني الدولي هذا النجاح، ومع ذلك، تواجه النقل الجوي تحديات مثل ارتفاع استهلاك الوقود وتكلفة بناء وصيانة الطائرات، وتحتاج إلى تكنولوجيا متقدمة وخبراء متخصصين، وعلى الرغم من هذه التحديات، تستمر الجهود في تحسين النقل الجوي من خلال زيادة سعة الطائرات وتحسين مواصفاتها، مما يزيد من قدرتها على المنافسة مع وسائل النقل الأخرى².

يعد النقل الجوي أحد الدعائم الرئيسية التي يقوم عليها النشاط الاقتصادي في وقتنا الحالي وتكمن أهميته، مثل ما سبق الإشارة إليه بالتفصيل، في النقاط التالية:

¹ خليفة ريم، مرجع سابق، ص.80.

² فريد العريني، "القانون الجوي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص.ص.52.53.

- يساهم في حركة القطاعات الاقتصادية ذلك بنقل الموارد البشرية والبضائع في فترة قصيرة وكفاءة عالية.
 - يساهم في خلق اتصال جماعي لمختلف المناطق يقوم بفك العزلة وتغيير نمط عيش المجتمعات.
 - تسهيل حركة الأفراد والبضائع في داخل وخارج الوطن.
 - يعتبر وسيلة لتحسين ميزان المدفوعات من خلال زيادة الطاقة التصديرية وجذب العملة الصعبة.
 - وسيلة لتطوير صناعات كبرى مثل السياحة ومجال صيانة الطائرات.
 - تقوم بخلق مناصب حيث تتميز بتنوع وتعدد موظفيها في جميع المناصب ومختلف الشهادات.
 - تقوم بتطوير عدد الأنظمة الخاصة مثل الاتصال، المراقبة والحجوزات ذلك أن القطاع يهدف إلى تطوير طرق تسيير عملياتها بسرعة وأمان.
 - يعتبر النقل الجوي أسرع أنواع النقل حيث يكسر حاجز المكان والزمان.
- ثانيا: خصائص ومميزات النقل الجوي**

يمكن تلخيص مميزات وخصائص النقل الجوي فيما يلي¹:

- يعتبر النقل الجوي أسرع وسائل النقل سواء كان للسفر أو السياحة أو البضائع
- النقل الجوي هو أعلى وسائل النقل بحكم الاستثمارات الكبيرة والضخمة في شراء الطائرات والمطارات.
- يوفر النقل الجوي الوقت فبدل إضاعة الوقت في التنقل بمختلف وسائل النقل الأخرى ويتيح لك الفرصة لاستغلال هذا الوقت في مزاولة نشاطات سياحية في الموقع.

¹ عاشور سعيد، دراسة العر والطلب عل خدمات النقل الجوي للمسافرين -حالة الجزائر-، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير تخصص: اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير قسم العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر 3، 2015/2016، ص.15.

- يوفر الراحة والأمان إضافة إلى خدمات على طول الرحلة أكل وشرب.

ثالثا: عيوب النقل الجوي

مقابل المزايا والخصائص التي يتميز بها هذا القطاع فهو لا يخلو من العيوب والمساوئ يمكن إجمالها فيما يلي¹:

- التأخير في إقلاع وهبوط عديد من الطائرات وبالتالي التأخير الرحلات المبرمجة.
- صرف الكثير من الطاقة من أجل تحريك الطائرة ورفعها لطبقات عالية.
- تحويل مسارات الرحلات الجوية في حالات وظروف خارجة عن نطاقها مما يعود بالخسارة على الشركات والأفراد.
- الزيادة في تكاليف صنع وصيانة الطائرات.
- رغم الحديث عن سرعة الطائرات إلا أن ذلك الوقت يتم تضييعه في الطريق إلى المطار بحيث أن أغلب المطارات تتواجد خارج المدينة، إضافة وقت التفتيش في المطار.
- ففي الدول النامية يتم تضييع ضعف وقت الرحلة في الوصول إلى الطائرة ذلك لقلة المطارات وكثافة الحركة داخله، إضافة إلى عدم وجود جهاز إداري ذو خبرة وكفاءة.
- تحديد القدرة التحميلية وفق أسس ثابتة لا يمكن تجاوزها للحفاظ على السلامة عكس ما هو موجود في وسائل النقل الأخرى كالقطارات، الحافلات والنقل المائي².

المطلب الرابع: حركة النقل الجوي العالمي

فعلى الرغم من المزايا الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تحققها حركة الطيران العالمية، فإنها تؤثر تأثيرا سلبيا وخطيرا على البيئة وصحة الناس، وتتسبب حركة الطيران العالمية في انبعاثات كبيرة من غازات التدفئة وغيرها من ملوثات الهواء، مما يسهم في ارتفاع درجة الحرارة العالمية وتلوث الهواء، وتُعزى نسبة 5% من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في

¹ منتدى الموسوعة الجغرافية، واقع النقل في سوريا وأفاهة.

² Kristina Zubova, **Air transport today: advantages and disadvantages**, Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, <https://eprints.kname.edu.ua/51435/1/Forum-2018-147-148.pdf>.

العالم إلى صناعة الطيران، وهو رقم يتزايد مع تزايد السفر الجوي، كما أن القضايا البيئية الهامة يطرحها تأثير الطائرات على طبقة الأوزون والتلوث الضوضائي بالقرب من المطارات، وتعد حركة الطيران العالمية كذلك عاملاً مساهماً كبيراً في التلوث والضجيج الذي يضر بصحة البشر ويخفض مستوى المعيشة في المدن المجاورة، وبالإضافة إلى ذلك، فإن أطقم الطائرات عرضة لشواغل صحية غير معروفة بسبب ارتفاع مستويات الإشعاع الكوني والأشعة فوق البنفسجية في الغلاف الجوي العلوي.

ومن الواضح أن المخاطر البيئية والصحية التي تشكلها حركة الطيران العالمية تحتاج إلى دراسة متأنية واتخاذ إجراءات جادة وتطوير وتعزيز التكنولوجيا الخضراء، وزيادة كفاءة استخدام الوقود، ودعم الابتكارات المستدامة في صناعة الطيران، وينبغي للحكومات والناقلين والمنظمات الدولية أن تتعاون باعتبار أن صناعة النقل الجوي هي واحدة من أكبر وأهم الصناعات في العالم، حيث تعتبر وسيلة حديثة وفعالة لنقل الأفراد والبضائع عبر القارات والمحيطات، وتعتمد هذه الصناعة على شبكة معقدة من الشركات والمطارات والطائرات والتقنيات لضمان سلامة وفعالية السفر الجوي، تستدعي اهتماماً جاداً وتعاوناً فعالاً من جميع الأطراف المعنية.

أولاً: تطور النقل الجوي العالمي

يعود تاريخ النقل الجوي إلى أوائل القرن العشرين، عندما تم تطوير أول طائرات وتنفيذ أول رحلات جوية تجارية، ومنذ ذلك الحين، شهد النقل الجوي تطوراً هائلاً في تكنولوجيا الطائرات وبنية المطارات ومعايير السلامة، النقل الجوي العالمي هو جزء لا يتجزأ من نظام النقل العالمي ويشكل وسيلة حيوية للتنقل والتجارة عبر الحدود الوطنية، يتميز النقل الجوي بسرعته وفعالته وقدرته على ربط مدن وبلدان بعضها ببعض على مستوى عالمي، اليوم، يمكن للنقل الجوي نقل المسافرين والبضائع بسرعة وكفاءة إلى جميع أنحاء العالم، فهو يلعب دوراً حاسماً في تمكين التجارة الدولية والسفر العالمي والتواصل بين البلدان كما تعمل شركات الطيران العالمية على توفير خدمات متعددة تتراوح من الرحلات القصيرة داخل البلاد

إلى الرحلات الدولية عبر القارات، ومع ذلك، فإن هذا التطور لا يخلو من مساوئه وصعوباته، التي يجب أن ننظر فيها ونعالجها بعناية.

1-التحديات المتعددة في صناعة النقل الجوي:

يشكل تأثير النقل الجوي على البيئة عقبة كبيرة، ومن بين القضايا البيئية الرئيسية التي تواجه قطاع الطيران انبعاثات الكربون وتلوث الهواء، وتطلق الطائرات كميات هائلة من غازات التدفئة إلى الغلاف الجوي، مما يسهم في تغير المناخ والاحتراز العالمي، ويجب أن نحاول تطوير تكنولوجيا الطائرات غير الضارة بالبيئة وزيادة كفاءة الوقود مع مراعاة الآثار البيئية المحتملة، وثمة مشكلة رئيسية أخرى هي العدالة الاجتماعية، فلا يجب ألا يغيب عن بالنا أن السفر الجوي الدولي كثيرا ما يكون باهظ التكلفة وغير متاح للجميع، حيث يجد ذو الدخل المنخفض صعوبة في السفر بالطائرة، مما يقيد حرية تنقلهم ويمنعهم من الاستفادة من الفرص الجديدة، ولكفالة وجود العدل والإنصاف في الوصول إلى السفر الجوي الدولي، ويجب أن نعمل على تعزيز الإنصاف والمساواة في الوصول إلى السفر الجوي الدولي حتى يتسنى للجميع استخدامه، بغض النظر عن وضعهم المالي.

يواجه قطاع النقل الجوي صعوبات في مجال السلامة، ويجب أن نسعى إلى تحسين بروتوكولات السلامة وحماية الناس والأشياء من الأخطار المحتملة من بينها:

-**الامن الأرضي:** ولوقف التهديدات الإرهابية أو غيرها من الجرائم التي قد تهدد صناعة الطيران، يجب الارتقاء بنظم الأمن والمراقبة¹، وإحدى المسؤوليات الأساسية لعقد النقل الجوي للناقل الجوي هي القيام بالرحلة الجوية مع مسؤولية ضمان سلامة الراكب في جميع الأوقات، ونظرا لأن أعمال النقل الجوي قد أصبحت أكثر تقدما من الناحية التكنولوجية، فقد ازداد

¹ محمد أمين شبيخي، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4 رقم 2، 2017/11/01، ص.104.

الاهتمام بهذا المطلب، وفي أعقاب المبادئ التوجيهية القانونية والاتفاقات الدولية، كانت هناك اختلافات في الحاجة إلى الحفاظ على سلامة المسافرين في السفر الجوي¹.

وضعت الحكومة الجزائرية أحكاماً لهذا الواجب، من خلال جملة أمور منها قانون الطيران المدني المادة 145، واعتبرته واجباً حاسماً على الناقل الجوي، وبالإضافة إلى ذلك، فإن اتفاقية مونتريال لعام 1999 وأحكامها فقرة واحدة، واتفاقية وارسو لعام 1929، فإن الناقل الجوي سيسأل إذا لم يف بهذا الالتزام أو لم يحم بذلك بإهمال، وتعتقد أن العقد هو مصدر جرمه وتثبته، ويخضع تنفيذ هذه المسؤولية لاستيفاء شروط محددة، بما في ذلك وقوع حادث إضافة إلى الحادث الذي وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط، وأخيراً وقوع الضرر².

ويبرم عقد النقل من أجل الوفاء بجميع المعايير الشكلية والموضوعية لأن الناقل الجوي ملزم بعدد من الالتزامات التعاقدية فيما يتعلق بنقل المنتجات من مكان إلى آخر، والخطوة الأولى هي استلام البنود من المرسل إليه في مطار الأمانة أو في مطار آخر متفق عليه، وينتهي عقد النقل الجوي عند تسليمها إلى المرسل إليه، وهو آخر محطة قانونية، وقد يكون التسليم الفوري من جانب الناقل الجوي للبنود مع الحفاظ على سلامتها أهم نتيجة لهذه الصفقة³.

ومع ذلك، فهو اتجاه جدير بالترحيب نحو حماية الركاب والاهتمام بمصالحهم، التي أصبحت جدية بالنظر فيها أكثر من أي اعتبارات أخرى، لا سيما بعد انتشار الإرهاب الجوي حتى وصف الحادث الجوي بأنه عملية قرصنة جوية واعتبار الضرر النفسي الذي يسببه قابلاً للتعويض، وهذا يتطلب من الناقل الجوي أن يقيم الحالة الراهنة في العالم والخطر الذي تشكله على الحركة الجوية، ولا سيما في ضوء تقدم التدابير الأمنية الحديثة التي تتيح للناقل تجنب

¹ محمد أمين شيخي، مرجع سابق. ص 105.

² محمد أمين شيخي، المرجع نفسه. ص. ص. 105. 118.

³ شفاقة فريال، بن ناصر وهيبة، التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات الحقوقية، 2019/12/12، المجلد 6، رقم 2، ص 151 ص 186.

العديد من التهديدات المحتملة وتطور الاتصالات بين الطائرات، وبين قواد الطائرات، وبين المطارات في مختلف الدول¹.

ازداد الخطر على مرفق النقل الجوي بسبب الطابع الدولي للطيران المدني، ففي الوقت الذي تؤدي فيه الطائرة وظيفتها، فإنها قد تُفجر بتيارات جوية قوية، تدفعها العواصف الثلجية، أو الغارات الجوية المفاجئة، أو ازدحام الثلج، أو تحجبها الضباب الكثيف، كما وظهرت أعمال القرصنة الجوية واختطاف الطائرات وأخذ الرهائن بالإضافة إلى هذه التهديدات التقليدية، مما عرّض للخطر صحة المسافرين النفسية والعصبية نتيجة لهذه الحوادث، التي كان ينبغي أن يشملها القانون في ذلك الوقت للتعويض عنها بالنظر إلى ما لها من آثار خطيرة على نظرائها الماديين².

فالزمن هو أحد المكونات الرئيسية للسفر الجوي لأنه بدونها يتوقف وصول الركاب والبضائع على سرعة الطائرة، مما يجعلها مختلفة عن وسائل النقل الأخرى، وأي تجاهل لهذا الجانب، سواء من خلال تأخير الطائرات أو إلغائها، من شأنه أن يلحق ضررا جسيما بالمشافرين، ومما لا شك فيه أنه بينما كانت سياسة الاحتواء تنفذ في وقت كورونا، فإن شركات النقل الجوي كثيراً ما تنتهك هذا العنصر، ومن ثم يجب أن نقيم قانونيا وباء كورونا الصحي الطارئ لإثبات مسؤولية الناقل أو إنكارها بغية حل مسألة تعويض الركاب نتيجة لعدم قدرة الناقل على التقيد بالتواريخ المحددة مسبقا في عقد النقل³.

ومن الأمور الملحة بشكل خاص التأخير في عقد النقل الجوي، بحيث يطلب الراكب أن تصل الطائرة وأمتعتها في الموعد المحدد ويختار "الطائرة" لهذا السبب، لأنها تتمتع بميزة السرعة،

¹ يزيد دلال، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين ازاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، 03-01-2010، المجلد 1، رقم 1، ص 73-94.

² سفيان ناصري، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الازمات النفسية والعصبية التي تصيب الراكب من جراء اعمال القرصنة، مجلة العلوم الانسانية لجامعة ام البواقي، 2017/06/01، مجلد 4، رقم 1، ص 90 ص.103.

³ العطافي مصطفى، مسؤولية الناقل الجوي في تأخير المسافرين بسبب جائحة covid-19، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، 26-04-2022، المجلد 9، رقم 1، ص 887 ص 904.

وعدم إحترام هذه الميزة بسبب عدم التصرف في الوقت المناسب يؤدي إلى ضرر كبير، ويعتبر الناقل، في هذه الحالة، مسؤول عن دفع تعويضات للمسافرين الذين تضرروا من التأخير وتخضع شروط هذه المسؤولية، التي أقرها قانون الطيران المدني الجزائري بموجب القانون رقم 06/98، بصيغته المعدلة والمكملة، لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 والهدف من هذه التوضيح هو إبراز القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخر في الرحلة الجوية¹.

2-بروتوكولات السلامة في الطيران:

تتغير إجراءات سلامة الخطوط الجوية وفقا للمتطلبات القانونية الوطنية والدولية غير أن إجراءات السلامة كثيراً ما تشمل ما يلي:

- 1 - مواصلة صيانة الطائرات وتفتيشها امتثالاً للمعايير العالمية.
 - 2 - توجيه الطواقم في عمليات الإجلاء وإجراءات الطوارئ واستخدام معدات سلامة الطيران.
 - 3- التعرف الدقيق على أي أشياء محظورة في الأمتعة وضمان أمنها.
 - 4 - التحذيرات المتعلقة بوقوف السيارات ومدى توافر أحزمة مقاعد الركاب.
 - 5 - فحص الأفراد وأمتعتهم قبل الصعود إلى الطائرة.
 - 6 - أمن الطائرات، بما في ذلك أدوات الكشف المتخصص.
- وفيما يتعلق بالطيران المدني، هناك عدد من معايير السلامة التجريبية، وأهمها: - بروتوكول الطيران الآمن safe، الذي يسعى إلى ضمان أمن الرحلات الجوية وتقليل احتمال وقوع حوادث.

2 -يمكن للطائرات المفقودة أن تبلغ بيانات الطوارئ من خلال بروتوكول الإنذار المبكر ELT من أجل التعرف عليها وتحديد موقعها.

3 - البروتوكول المذكور SAR، الذي يساعد في حالة الطوارئ، على تحديد مكان الطائرة المفقودة وإنقاذ ركبها، وقد يتلقى المركز الدولي للإنذار المبكر وإنقاذ الأرواح في قواعد بيانات

¹ ساكري زبيدة، عجة جيلالي، مسؤولية النقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد القضائي، 05-04-2020، المجلد 2، رقم 2، ص 423. ص 423.

القضية إشارات استغاثة من الطائرات بفضل البروتوكول المتعلق بالاتصالات المستمرة (COSPAS SARSAT)¹.

3- وسائل النقل الجوي وتأثيرها على البيئة: أكبر نجاح للبشرية من حيث تقليل المسافات هو النمو السريع للنقل، ولكنه في الوقت نفسه أسهم في تدهور البيئة، وقد اعترف عدد هائل من المنظمات المحلية والدولية بالآثار السلبية لتطوير النقل على البيئة، يحتوي الهواء الذي نتنفسه على كمية هائلة من الملوثات التي تنبعث من مختلف وسائل النقل، وهذه الانبعاثات هي أيضا المسؤولة عن اتجاه الاحترار الكوكبي والسبيل الأسهل للحد من تلوث الطائرات هو وقف مصدر الانبعاث.

لهذا يجب على صناعة الطيران أن تنتقل إلى الطيران الأكثر ملاءمة للبيئة وأن تعتمد تكنولوجيا جديدة لخفض انبعاثات الكربون وزيادة كفاءة الوقود لأنها تواجه شواغل بيئية كبيرة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وآثار الضجيج وتلوث الهواء على البيئة.

وبما أن النقل هو الصناعة الهامة الوحيدة التي زادت انبعاثاتها منذ عام 1990 وتمثل 27 في المائة من جميع انبعاثات غازات الدفيئة في أو روبا، مما أدى إلى ما يلي:

ثانيا: منظمات الطيران العالمية:

تلعب منظمات النقل الجوي الدولية دورًا حاسمًا في تنظيم وتنسيق الأنشطة المتعلقة بالنقل الجوي في جميع أنحاء العالم، تهدف هذه المنظمات إلى تحقيق التعاون الدولي وتطوير معايير السلامة والأمان وتعزيز الصناعة الجوية العالمية، ستتعرف خلال هذه الجولة على بعض أبرز منظمات النقل الجوي الدولية وأدوارها الرئيسية.

1- المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO:

منظمة الإيكوهي وكالة الأمم المتحدة المتخصصة في تطوير الطيران المدني والدولي بأمان وكفاءة وضمان وانتظام. تأسست في عام 1944م ومقرها الرئيسي في مدينة منتريل الكندية.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي، الخطة العالمية للسلامة الجوية، 2013. ص.10.

https://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/GASP_ar.pdf

تضم المنظمة أكثر من 180 دولة متعاقدة وتهدف إلى تطوير جميع جوانب الملاحة البحرية الدولية بأمان وانتظام.

تقوم المنظمة بتشكيل محفل دولي لدراسة الشروط والإجراءات التي تتعلق بالتوحيد القياسي ووضع الحلول لها. ميثاق الإيكوهو اتفاقية الطيران المدني الدولية التي تم تحريرها في شيكاغو في ديسمبر 1944، وتتضمن هذه الاتفاقية أن تتكون المنظمة من جمعية عمومية، مجلس، أمانة عامة، ورؤساء تنفيذيين يتمثلان في رئيس المجلس والأمين العام¹.

2-الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA : تأسس الاتحاد الدولي الجوي IATA والذي هو اختصار للاسم **INTERNATIONAL AIR TRANSPOR ASSOCIATION** في سنة 19 أبريل عام 1945 م على أعقاب الحرب العالمية الثانية من أجل حل المشاكل الناجمة عن التوسع السريع لمختلف خدمات الطيران المدني، لم يكن تأسيسه الأول من نوعه حيث سبقه الى هذا المجال تأسيس اتحاد مشابه بتاريخ 28 أوت 1919 باسم IATA وهو اختصار **INTERNATIONAL AIR TRAFFIC ASSOCIATION** أي الاتحاد الدولي للحركة الجوية، تتجلى أهم أهدافه في تطوير النقل الجوي الآمن، تطوير التجارة الدولية، إيجاد حلول لمختلف مشاكل النقل الجوي، تشجيع التعاون بين مختلف شركات الطيران المدني الدولي².

3- مجلس المطارات الدولي ACI:

يُعرف مجلس المطارات الدولي (Airports Council International) بالاختصار ACI على أنه منظمة عالمية تمثل مطارات العالم وتعمل على تعزيز مصالح صناعة الطيران وتطوير معايير السلامة والأمان وجودة الخدمات في المطارات، يتمثل هدف ACI في تعزيز التعاون بين مطارات العالم وتبادل المعرفة والخبرات بينها من أجل تحسين أداء القطاع الجوي.

¹ محمود احمد عجاج، "دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012"، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية تخصص الاقتصاد الكمي جامعة الجزائر 3، 2016-2017، ص.121.

² http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/ModoatAma1/Tiaranmadn/sec10.doc_cvt.htm,

ACI تأسست في عام 1991 ومقرها الرئيسي في مونتريال، كندا، تضم المنظمة الآلاف من المطارات الأعضاء في جميع أنحاء العالم وتشمل مجموعة متنوعة من الأنشطة والبرامج المخصصة لتعزيز التنمية المستدامة للمطارات، وتحسين تجربة المسافرين، وتعزيز البيئة والاستدامة في مطارات العالم، كما تصدر معايير وتوجيهات تساعد مطارات العالم على تحقيق أهدافها بشكل أفضل وتشجع على التعلم المشترك وتبادل الأفكار بين مختلف المطارات. تساهم ACI أيضًا في تنظيم الأحداث والمؤتمرات وورش العمل التي تجمع بين ممثلي الصناعة لمناقشة قضايا مهمة تتعلق بقطاع الطيران وتطويره¹.

4- منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية CANSO:

منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية المعروفة بالإنجليزية باسم **Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)**، هي منظمة دولية تضم مزودي خدمات الملاحة الجوية المدنية من مختلف أنحاء العالم، تأسست هذه المنظمة سنة 1996 بهدف تعزيز التعاون والتبادل العالمي بين مزودي خدمات الملاحة الجوية المدنية، وذلك من خلال تقديم المعرفة والخبرة وتطوير أفضل الممارسات في هذا المجال. تعمل المنظمة على تحسين كفاءة وسلامة خدمات الملاحة الجوية المدنية وتعزيز التنسيق والتعاون بين مزودي الخدمات والجهات الرقابية والصناعات المتعلقة بالطيران، تقوم المنظمة بتنظيم اللقاءات والمؤتمرات وورش العمل لتبادل المعلومات والخبرات بين أعضائها، وتعمل على تطوير معايير وإرشادات لتحسين جودة خدمات الملاحة الجوية². تلعب منظمة CANSO دورًا مهمًا في تعزيز التحسينات التكنولوجية والاستدامة في مجال الملاحة الجوية، وتسعى إلى تحقيق تنسيق أفضل بين مزودي الخدمات والمطارات وشركات الطيران من أجل تقديم خدمات آمنة وفعالة من حيث التكلفة للمسافرين والشركات الجوية.

¹ <https://airportscouncil.org/about/aci-world/>، consulté le 21/09/2023، à 15h.

² <https://ar.wikipedia.org/> consulté le 22/09/2023، à 11:02 .

ثالثاً: أهم الشركات الجوية المهيمنة في العالم

تتغير قائمة الشركات الجوية المهيمنة في العالم بشكل مستمر بناءً على العوامل المختلفة مثل الخدمات المقدمة، حجم الأسطول، والوجهات، وإيرادات الشركات حيث أعلنت شركة طيران بريطانية تعرف باسم "سكاي تراكس"، والمعروفة بتقديم مراجعات وتصنيفات للمطارات، عن تصدر شركة الطيران السنغافورية لقب أفضل شركة طيران في العالم، تم الإعلان عن هذا الفوز خلال حفل توزيع جوائز الخطوط الجوية العالمية لعام 2022، وهذه المرة الخامسة التي تحقق فيها شركة الطيران السنغافورية هذا اللقب العالمي، وذلك على مدار 23 عامًا من تاريخ بدء الجائزة¹، ولعل أهم الشركات الجوية في العالم كالتالي:

1. الخطوط الجوية السنغافورية:

الخطوط الجوية السنغافورية بالإنجليزية **Singapore Airlines** هي شركة طيران واحدة من أبرز وأشهر شركات الطيران في العالم، يقع مقرها الرئيسي في مطار تشانغي الدولي في سنغافورة، تأسست الشركة في عام 1947 بمسمى "مالايا إيرلاينز"، ثم تغير اسمها إلى الخطوط الجوية السنغافورية في عام 1972، تتميز الخطوط الجوية السنغافورية بجودة خدماتها وراحة رحلاتها ومستوى الرفاهية الذي تقدمه للمسافرين، وتدير الشركة أسطولاً حديثاً ومتقدماً من الطائرات، بما في ذلك طائرات إيرباص A380 وبوينج 777-300ER، مما يسمح بتقديم تجربة سفر فاخرة.

كما تشمل وجهات رحلاتها مدناً حول العالم، مما يجعلها واحدة من أكبر الشركات الجوية الدولية. كما حصلت الخطوط الجوية السنغافورية على العديد من الجوائز والتقديرية على مدى سنوات عديدة، بما في ذلك تصنيفها كأفضل شركة طيران في العالم في العديد من المرات².

¹ <https://caa.gov.qa/ar/news/fy-ahdth-tsnyf-alm-y-trwf-ly-afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023> ، consulté le 22/09/2023 à 16h.

² https://www.singaporeair.com/en_UK/sg/home#/book/bookflight، consulté le 23/09/2023 à 10h.

2. الخطوط الجوية القطرية:

الخطوط الجوية القطرية بالإنجليزية QATAR AIRWAYS هي شركة طيران دولية تملكها حكومة دولة قطر، تأسست الشركة في عام 1993 ومقرها الرئيسي في العاصمة القطرية الدوحة. منذ تأسيسها، نجحت الخطوط الجوية القطرية في أن تصبح واحدة من أكبر وأهم شركات الطيران في العالم، تتميز الخطوط الجوية القطرية بأسطول حديث ومتطور من الطائرات، وتقدم خدمات جوية عالية الجودة، تعمل الشركة على توسيع شبكتها العالمية من خلال تقديم رحلات جوية إلى العديد من الوجهات الدولية في جميع أنحاء العالم حيث لها 150 محطة في العام تشمل خدماتها الفاخرة والاقتصادية، وتقدم مجموعة متنوعة من الخدمات والمزايا لركابها.

يعتبر مطار حمد الدولي في الدوحة مركزاً رئيسياً للخطوط الجوية القطرية وقاعدة لعملياتها. وقد حصلت الشركة على العديد من الجوائز والتقديرية على مر السنوات، بما في ذلك تصنيفها باعتبارها إحدى أفضل شركات الطيران في العالم، حائزة على لقب "أفضل شركة طيران في العالم" للعام 2011 و2012 و2015 و2017¹.

لتليها بعد ذلك بالترتيب خطوط أول نيبون الجوية ANA اليابانية ثالثاً، طيران الامارات Emirates جاء في المرتبة الرابعة، الخطوط الجوية اليابانية Japan Airlines جاءت خامساً.

3. الخطوط الجوية التركية:

الخطوط الجوية التركية بالإنجليزية Turkish Airlines هي شركة طيران دولية تملكها الحكومة التركية، وهي واحدة من أكبر وأهم شركات الطيران في العالم. تأسست الشركة في عام 1933، ومقرها الرئيسي في مدينة إسطنبول بتركيا.

¹ <https://www.qatarairways.com/iwov-resources/temp-docs/press-kit/Qatar>, consulté le 25/09/2023 à 11:50.

تعتبر الخطوط الجوية التركية شركة طيران رائدة وتقدم خدماتها إلى مئات الوجهات الدولية حول العالم، تمتلك الشركة أسطولاً حديثاً ومتطوراً من الطائرات، وتوفر تجربة سفر مريحة وجودة خدمة عالية لركابها، بالإضافة إلى رحلات الركاب، تقدم الخطوط الجوية التركية خدمات شحن جوي وبرامج ولاء للزبائن، تعتبر مطار أتاتورك الدولي في إسطنبول مركزاً رئيسياً للشركة وقاعدة لعملياتها¹.

تلقت الخطوط الجوية التركية العديد من الجوائز والتقديرية التي تشهد على تميزها في صناعة الطيران. حصلت الشركة على جائزة سكاى تراكس كأفضل خطوط جوية في أوروبا خمس مرات متتالية من عام 2011 إلى عام 2016²، وهذا يعكس الارتفاع المستمر في مستوى الخدمة والجودة الذي تقدمه الشركة لركابها، كما تميزت الخطوط الجوية التركية بفوزها بجوائز أخرى أيضاً، حيث تم اختيارها كأفضل شركة طيران في جنوب أوروبا عدة مرات في الفترة من عام 2009 إلى عام 2017 بالإضافة إلى ذلك، حصلت الشركة على جوائز تقديرية لخدماتها المميزة في صالات سفر رجال الأعمال بالطائرة ولخدمة الطعام المقدمة فيها. لم يشهد التصنيف الأخير تغيرات فيما يخص الشركات الأولى في العالم فحافظت الشركة السنغافورية على مركزها الأول، وشاهدنا التواجد العربي في المراتب الخمسة الأولى في حين تراجع الشركات الأمريكية والأوروبية، أما في إفريقيا³ جاءت الخطوط الاثيوبية الأولى تليها الخطوط الملكية المغربية ثانياً وفي المركز الثالث الخطوط الجوية الجنوب افريقية فيما كانت الخطوط الجوية الجزائرية خارج التصنيف من قائمة أفضل 350 شركة طيران الجوي.

¹ <https://caa.gov.qa/ar/news/fy-ahdth-tsnyf-alm-y-trwf-ly-afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023>، consulté le 20/09/2023 à 10 :15.

² <https://www.aa.com.tr/ar> ، consulté le 20/09/2023 à 11h.

³ <https://www.djalila-dz.com>، consulté le 20/09/2023 à 14h

المبحث الثاني: واقع النقل الجوي في الجزائر

يشهد قطاع النقل الجوي العالمي تطورًا ملحوظًا خلال السنوات الأخيرة، حيث يعتبر جزءًا أساسيًا من البنية التحتية الاقتصادية والسياحية لأي بلد، والجزائر بدورها حاولت تطوير هذا القطاع حيث تضم الجزائر عدة شركات طيران وطنية من بينها الناقل الرئيسية الخطوط الجوية الجزائرية **Air Algérie** والتي تقدم رحلات داخلية ودولية تربط بين مختلف المدن والوجهات حول العالم، بالإضافة لتحسين في البنى التحتية الأخرى كالمطارات، مع تحديث الخدمات والمرافق لتلبية الاحتياجات المتزايدة للركاب.

تواجه هذه الصناعة تحديات مثل التنافس الشديد مع الناقلات الدولية والتشريعات الصارمة، ولكنها تتمتع بفرص كبيرة للتطوير والنمو في السوق المحلي والدولي، يعزز قطاع النقل الجوي السياحة في البلاد وقبل الشروع في تحليل نشاط مؤسسات قطاع النقل الجوي في الجزائر يجب التعرف عليه من جانبه الخاص بنقل الأفراد والبضائع أي الطيران المدني وكذلك بالوقوف عند كيفية نشأته وموقعه ضمن الوزارة التي ينتمي إليها.

المطلب الأول: مرحلة تشكل القطاع:¹

كانت أول بداية تشكل لهذا القطاع في الجزائر في 22 أبريل 1922 عندما حلقت أول طائرة بأول رحلة على طول الخط الرابط بين الجزائر العاصمة وبسكرة، من طرف **la société du réseau transafricain**، وبعدها توالى الرحلات عبر مجموعة من الخطوط الجوية وهران - الدار البيضاء، وهران - أليكونت سنة 1924، ثم قامت مجموعة من الشركات الجوية بفتح خطوط جوية جديدة مثل: **air France**، **général transsaharienne**، (شركة فرنسية) بخط يربط الجزائر العاصمة - تونس، ورقلة وجانت ثم جاءت شركة (لينا Lena) شركة الخطوط الجوية لشمال إفريقيا قام بتأسيسها **henry Germain** وأضافت عدة خطوط جديدة.

¹ خليفة ريم، مرجع سابق ص.32.

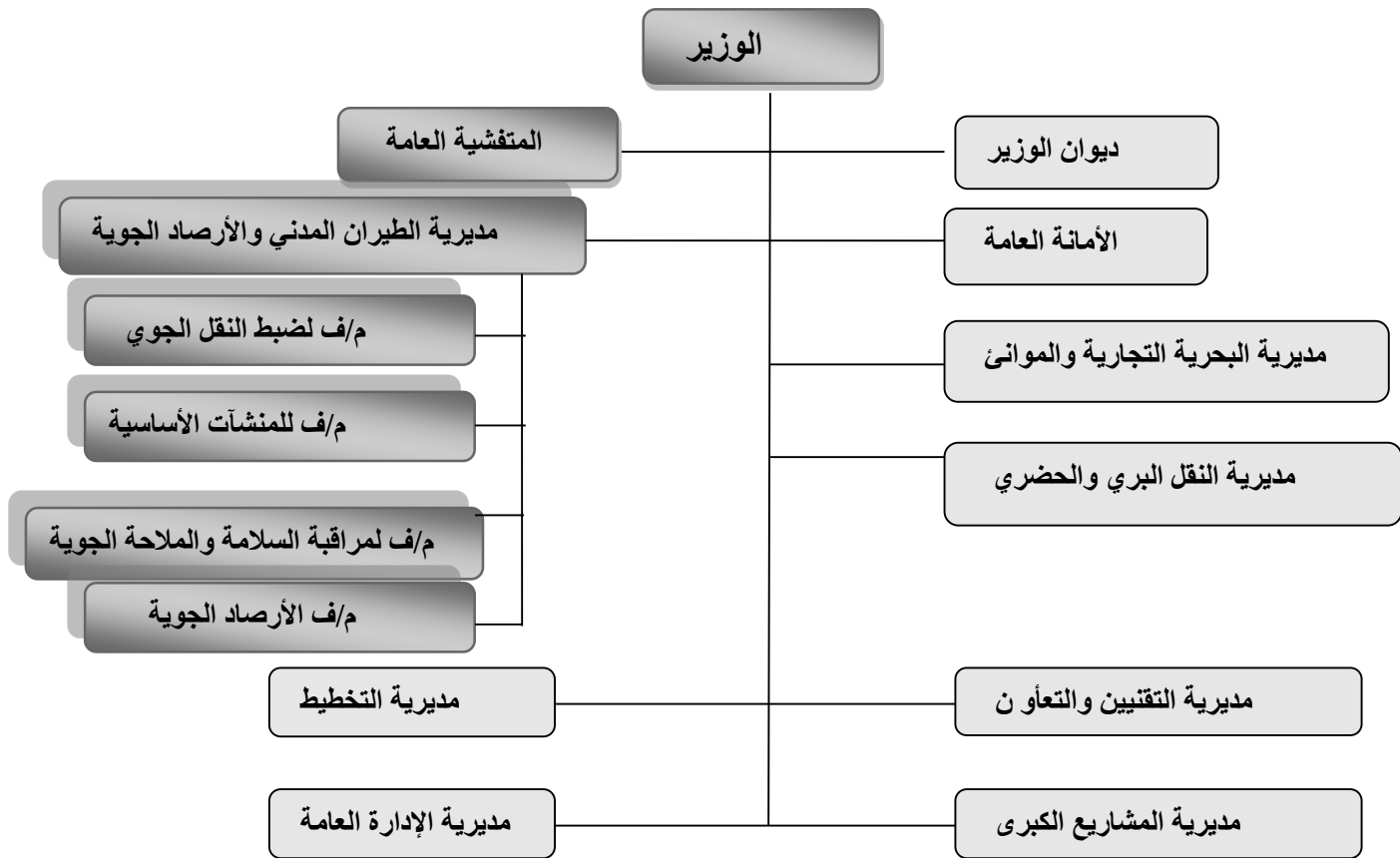
في عام 1946 تم تأسيس الشركة العامة للنقل الجوي (CGT) التي بدأت نشاطها في عام 1947 بمجموعة من الرحلات التي تربط الجزائر بمختلف المدن الأوروبية وهذه الشركة هي نفسها التي تعرف باسم الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie حاليا، تعتبر الممثل الرئيسي للنقل الجوي المدني في الجزائر باعتبارها أول شركة وطنية في هذا القطاع. أظهرت هذه الشركة صمودا منذ ظهورها على الساحة هي المؤسسة الوحيدة التي استمرت في هذا المجال رغم ظهور منافسة من طرف عدة شركات خاصة مثل مؤسسة الخطوط الجوية الخليفة إلى أنها لم تستمر وأعلنت إفلاسها بسبب عدة مشاكل داخلية، وبقيت الخطوط الجوية الجزائرية تنشط وتقدم خدماتها التي تربط الجزائر مع مختلف دول العالم.

أولا: موقع قطاع النقل الجوي في الهيكل الإداري لوزارة النقل

يقع قطاع النقل الجوي المدني ضمن مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية والتي يمكن إظهارها عبر الهيكل التنظيمي لوزارة النقل في الشكل التالي¹:

¹ Ministère du transport algérienne ، entreprise sous tutelle ، consulté le 20/02/2022.

الشكل 3 : موقع مديرية الطيران المدني في الهيكل التنظيمي لوزارة النقل



المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على وثائق مقدمة من وزارة النقل

ثانيا: خدمة النقل الجوي في الجزائر

وجد قطاع النقل الجوي من أجل خدمة وضمان حسن سير العمليات الجوية من نقل الأفراد أو البضائع، ففي الجزائر حسب القانون رقم 08 - 02 المؤرخ في 15 محرم عام 1429 الموافق لـ 23 يناير سنة 2008 المعدل والمتمم والذي يقوم بتحديد جل القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني فان النقل الجوي يمكن استخدامه في¹:

- نقل المسافرين، البضائع والرسائل البريدية.
- تطبيق الإجراءات الصحية (حالات صحية خاصة)
- في الحالات التعليمية (المنح والبعثات)، الثقافية والرياضية
- من أجل البحوث العلمية، التجارب والاختبارات.

¹ Les règles générales relatives a l'aviation civiles. article 05, op cit, page 03.

- في حالة الإغاثة الطبية المختلفة
- من أجل حاجات الأعمال المتعلقة بالقطاعات الاقتصادية
- ومنه تظهر لنا الأهمية الكبيرة التي يتميز بها هذا القطاع دون سواه

ثالثا: تنظيم قطاع النقل الجوي في الجزائر

مثل كل القطاعات فلقطاع النقل أسس وقواعد تنظيمية تضبط حسن سير مختلف عملياته، فوفقا المادة 06، 07، 08، 09، 10، 11، 12 من القانون الخاص بالقواعد العامة المتعلقة بالنقل الجوي فان القواعد المنظمة للطيران المدني في الجزائر كما يلي¹:

- تقوم الدولة الجزائرية بمراقبة الملاحة الجوية لضمان سلامة حدودها.
- عملية تنظيم المطارات ومختلف الخدمات فيه في يد الدولة والتي بدورها يمكن أن تمنحها لأشخاص... أو معنويين يشترط الجنسية الجزائرية.
- مختلف الخدمات الجوية تخضع لسيطرة الدولة في حين يمكن أن يعهد بها إلى المنظمات الخاصة بالطيران المدني.
- كل ما يقع خارج حدود النطاق الجوي الجزائري مدرج في مختلف الاتفاقيات الدولية.
- يتم توفير النقل الجوي العمومي من طرف مؤسسة وطنية للنقل الجوي أو أكثر بهدف تحقيق أرباح، يخضع استغلال هذه الخدمات لقواعد السلطات المكلفة بالطيران المدني.
- يشترط في الطائرة تسجيل جزائري وشرط كفاءة السائق ذلك وفق معايير وطنية وأخرى دولية.

وجدت هذه الأسس من أجل تسيير أحسن لهذا القطاع وضمان وحماية حدود الدولة، وتوفير أفضل الخدمات.

¹ Les règles générales relatives à l'aviation civiles ، les articles: 06-07-08-09-10-11-12، p 03-04.

المطلب الثاني: الفروع التحتية التابعة لقطاع النقل الجوي

نقصد بالفروع التحتية في قطاع النقل الجوي الهياكل والمؤسسات الفرعية التي تعمل تحت مظلة شركات الطيران الرئيسية أو المطارات، وهذه الفروع تلعب دوراً هاماً في توفير الخدمات اللازمة لدعم عمليات الطيران وضمان سلامة وسلاسة حركة الطيران، من بين الفروع التحتية الرئيسية لقطاع النقل الجوي في الجزائر يمكن أن نذكر¹:

أولاً: مؤسسات الطيران:

مؤسسات الطيران هي الهيئات والشركات التي تعمل في مجال النقل الجوي وصناعة الطيران، تشمل هذه المؤسسات مجموعة واسعة من الكيانات التي تقوم بتشغيل الرحلات الجوية، وتقديم خدمات النقل للركاب والبضائع، وتقديم الخدمات الأرضية والتشغيلية المتعلقة بالطيران.

تعتبر مؤسسات الطيران جزءاً حيوياً من البنية التحتية لصناعة النقل العالمية، حيث تلعب دوراً رئيسياً في ربط العالم وتسهيل التجارة والسفر والاتصالات الدولية، تتنوع مؤسسات الطيران من حيث النطاق والتخصص، وتشمل الشركات الناقلة الرئيسية، وشركات التأجير الجوي الخاص، ومؤسسات الصيانة والإصلاح وهنا نقصد بها كل المؤسسات التي تقدم خدمة في الطيران المدني في الجزائر وتنقسم إلى قسمين:

1. مؤسسات النقل الجوي الوطنية:

يتكون قطاع النقل في الجزائر من شركتين جويتين جزائريتين وهما **الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie** و**الطاسيلي لطيران Tassili Airlines** المتخصصةتين في النقل العمومي للأفراد والبضائع، إضافة إلى كل من **Air expresse** و**Star Aviation** حيث تخص هاتين الأخيرتين في النقل الخاص والتي تربط مناطق عمل المؤسسات العاملة في قطاع المحروقات للأفراد والمواد وهما متواجدتين في الجزائر في شكل شراكة للنقل الخاص. لذا ففي الجزائر توجد شركتين وطنيتين للنقل الجوي وهما:

¹ خليفة ريم، مرجع سابق، ص.ص.34.35.

• **مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie:**

تأسست شركة الخطوط الجوية الجزائرية كشركة وطنية تهتم بالنقل الجوي في الجزائر بموجب القرار رقم 84/947 في 24 نوفمبر 1984 برأسمال خاص تابع للدولة الجزائرية، فيما بعد تم إصدار القرار رقم 25 - 59 في 25 سبتمبر 1995 الذي يتعلق بتسيير رؤوس أموال تجارية للدولة.

في 22 فبراير 1997، تم وضع القانون الداخلي للشركة، وبموجب هذا القانون تحولت شركة الخطوط الجوية الجزائرية من مؤسسة وطنية لاستغلال الخدمات الجوية إلى شركة ذات أسهم لمدة 99 سنة، مقرها الاجتماعي يقع في ساحة مورييس أو دان في الجزائر، وتم تحديد رأسمالها الاجتماعي بمبلغ 2.5 مليار دينار جزائري.

تم تقسيم رأس المال إلى 25.000 سهم بقيمة 100.000 دج للسهم الواحد وكانت هذه الأسهم مملوكة من قبل مجمع الخدمات العمومية (APC) كمساهم وحيد نيابة عن الدولة. في سنة 1998، تم إصدار قانون تحرير الملاحة الجوية، ومن خلاله تم تحرير النشاطات الاقتصادية والتجارية لقطاع النقل الجوي في الجزائر¹.

هذا القانون، الذي صدر في 26 يونيو 1998، يحتوي على 288 مادة تغطي جميع نشاطات النقل الجوي وتنظيمها. تم تحويل شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى شركة عمومية اقتصادية تخضع للقوانين التجارية وقوانين الأعمال وقوانين التسويق المالي².

• **مؤسسة الطاسيلي للطيران Tassili Airlines:**

وهي مؤسسة وطنية تمتلكها مؤسسة سوناطراك، كانت ناشطة ضمن قطاع المحروقات بالجزائر، بدأت كمؤسسة فرعية مختصة في نقل عمال مجال حقول البترول والغاز في مختلف مناطق، بدأت نشاطها في 1998 ثم حصلت على رخصة لاستغلال رحلات عمومية من

¹ خليفة ريم ، مرجع سابق. ص. 35.

² محمود احمد عجاج، "دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012"، مرجع سابق، ص.124.

طرف وزارة النقل سنة 2013¹، وبذلك تعتبر مؤسسة الطاسيلي للطيران هي مؤسسة حديثة في نشاط نقل الأفراد في الجزائر لم يتم تقييم أنشطتها وفق المعايير وذلك لغياب المنافسة.

• **مؤسسات النقل الجوي الأجنبية:**

نقصد بها جميع المؤسسات الأجنبية الناشطة في قطاع النقل الجوي والعاملة في الجزائر، والتي ينحصر نشاطها في استغلال المطارات الجزائرية كنقطة توقف لإنزال أو صعود الركاب وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري وفي إطار اتفاقيات النقل الجوي الدولي، وحسب وزارة النقل فإن المؤسسات الغير الوطنية والتي تنشط في الجزائر هي كالتالي²:

الخطوط الجوية التونسية، الملكية المغربية، الخطوط الجوية الليبية، مصر للطيران، مؤسسة الطيران العربية السورية، طيران الإمارات، الخطوط الملكية الأردنية، الخطوط الجوية العربية السعودية، الخطوط الجوية القطرية، وكل من: **Alitalia ، Aigle azur ، Air France ، TAP Portugal، Aeroflot، Jetairfly، Iberia ، Vueling ، Turkish airways**

. Air Méditerranée ، Mir Malta

يتم تنظيم نشاط هذه المؤسسات وفق عقود مبرمة بين وزارة النقل بحكم أنها الممثل الرئيسي لهذا القطاع وهذه المؤسسات، حيث تشمل هذه العقود ضوابط نقل وانزال الركاب واستغلال الأجواء الجزائرية ومختلف هياكلها كالمطارات، أرضية النزول، خدمات الحجز، الاستعلام والملاحة الجوية.

ثانيا: هيئات تقديم خدمات المطارات

وتمثل مختلف الهيئات التابعة لقطاع النقل الجوي الجزائري والتي يعني بتقديم مختلف الخدمات المساهمة في نشاط النقل الجوي ويمكن تقسيمها إلى³:

¹ Tassili airlines ، la compagne ، consulté le 21/02/2022 : <http://www.tassiliairlines.dz/>

² Ministère du transports ، les transporteurs aériens ، consulte le 21/02/2022

<http://www.ministere-transports.gov.dz/>

<http://www.ministere-transports.gov.dz/>

³ وزارة النقل، هيئات تحت الوصاية، مرجع سابق،

-مؤسسات تسيير المطارات:

وهي مؤسسات تابعة لوزارة النقل يتمثل نشاطها في تشغيل وإدارة المطارات المتواجدة في مختلف ولايات الوطن وأهمها:

1. مؤسسات تسيير المصالح المطارية للجزائر العاصمة EGSA:

تقوم بتسيير مطار هو اري بومدين بالعاصمة بقسميه الداخلي والخارجي، وهي من أهم مؤسسات تسيير المطارات نظرا للحركة الكبيرة للمسافرين المسجلين في هذا المطار إضافة الى عدد مؤسسات النقل الجوي الأجنبي التي تسيير نشاطها يوميا فيه.

2. مؤسسات تسيير المصالح المطارية وهران EGSA – ORAN:

تقوم بتسيير نشاط مطار أحمد بن بلة بوهران له أهمية لعدد المسافرين المعتبرة.

3. مؤسسات تسيير المطارات قسنطينة EGSA – CONSTANTINE:

هي مؤسسة تقوم بتسيير الخدمات بمطار قسنطينة.

-وظيفة مؤسسات تسيير المطارات بالجزائر:

يمكن شمل أهم نشاطات مؤسسات تسيير المطارات في الجزائر فيما يلي¹:

- حسن تسيير مختلف الهياكل والمرافق في المطارات
- توفير أحسن مستوى من الخدمات المختلفة المقدمة في المطارات للمسافرين
- الظهور في أحسن صورة من الخدمات من أجل نيل رضى الزبائن كل هذا من أجل تقديم أفضل خدمة للزبائن سواء مؤسسات النقل الجوي الوطنية أو الأجنبية فيما يخص المسافرين الأفراد وكل طرف مستفيد من خدمات المطار

-المطارات: هي تلك الهياكل القاعدية المسؤولة عن إقلاع وهبوطي إضافة إلى عملية خدمة الركاب، مصالح الاستقبال والاستعلام، التفتيش... إلخ، حيث نجد ضمن قطاع النقل الجوي الجزائري 36 مطار منه 16 مطار دولي، يتوزع على مختلف مناطق التراب الوطني أهمها مطار هو اري بومدين بالعاصمة الذي أصبح قطب نقل جوي قاري، مطار وهران وقسنطينة.

¹ خليفة ريم، مرجع سابق ص.37.

ثالثا: الملاحة الجوية:

هي الجهاز المسؤول عن مراقبة وتنظيم عمل الرحلات الجوية من ضمان إقلاع الطائرات وهبوطها في أحسن الظروف إضافة إلى مراقبة الأجواء من أجل ضمان سفر آمن، في الجزائر تتمثل مصلحة الملاحة الجوية في الديوان الوطني للأرصاد الجوية ONC وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تنتمي لوزارة النقل الجزائرية وتتكون من¹: 82 محطة مراقبة سطحية للأرصاد الجوية منها 5 محطات رصد، 3 محطات للبحوث، محطتين لرادار الطقس، 304 محطات مناخية منها 180 محطة تعمل بصفة تلقائية.

- **مهامها:** مهمتها الرئيسية هي مراقبة وضبط الملاحة الجوية من أجل سلامة الرحلات وتسير وفق المعايير المتبعة دوليا ومحليا وتتمثل في:

- تبادل بيانات الأرصاد الجوية إقليميا ودوليا.
- حسن تسيير شبكات المراقبة.
- رصد بيانات الطقس.

وعليه يمكن القول أن الملاحة الجوية هي العملية التي تتيح للطائرات التنقل بأمان وفاعلية في الأجواء، تشمل الملاحة الجوية عدة جوانب من التخطيط والتنسيق والمراقبة لحركة الطيران، بالإضافة إلى توفير الاتصالات والمعلومات الضرورية للطيارين ومراقبي المرور الجوي. حيث تتضمن عملية الملاحة الجوية عدة مراحل، بدءًا من تخطيط الرحلات وتحديد المسارات المناسبة، ومتابعة حركة الطائرات أثناء الرحلة من خلال أنظمة المراقبة الجوية، وحتى تنظيم الهبوط والإقلاع في المطارات، وتشمل مهام الملاحة الجوية أيضًا تقديم النصائح والتوجيهات للطيارين بشأن الظروف الجوية والمسارات الأمثل، وتنسيق حركة الطيران في المجال الجوي لضمان عدم حدوث تداخلات أو حوادث لسلامة وسلاسة حركة الطيران في الأجواء.

¹ Ministère du transports ، **fonctionnement des réseaux d'observation météorologique** consulte le 22/02/2022. <http://www.ministere-transport.gov.dz/>

المطلب الثاني: الإطار التشريعي والقانوني للنقل الجوي في الجزائري:

يمكن تقسيم التشريعات والقوانين المنظمة والمسيرة للنقل الجوي في الجزائر، وكل بلد، إلى قسمين: قوانين وتشريعات تدير النقل الجوي الداخلي وأخرى تنظم النقل الجوي الدولي، رغم أنه كلاهما يؤثر ويتأثر بالآخر.

يشمل القانون الجوي الداخلي التشريعات الوطنية في مسائل الجو والقضايا الإدارية، وأحكام القضاء الوطني كما يشمل القانون الجوي الدولي القواعد المنظمة للعلاقات الناشئة عن استعمال الطائرة أو استعمال الفضاء الجوي والتي يدخل فيها عنصر أجنبي، كما ينقسم القانون الجوي إلى قانون جوي عام وقانون جوي خاص.

يخضع النقل الجوي لقانون خاص وبه يتضمن حماية وأمن الملاحة وهو القانون الجوي، ويمكن تعريفه على أنه " مجموعة القواعد المنظمة لحركة واستعمال الطائرة وأيضا كافة العلاقات القانونية الناشئة عنها"¹

يقوم القانون الجوي بتنظيم عمل المنشآت المطارية، قواعد الملاحة الجوية واستعمال الطائرات، استغلال الغلاف الجوي، تنظيم عمل الملاحين الجويين، مراقبين، التقنيين ويعتبر قانون حديث النشأة، ظهر لأول مرة مع ظهور الطائرة كوسيلة نقل².

كما يخضع النقل الجوي لقانونين:

1. قانون داخلي يتمثل في القانون الجوي أو قانون الطيران المدني كما تم تسميته

من طرف المشرع ذلك أن أحكامه تنطبق على الطائرات المدنية ولا يسري على الطيران العسكري ولمن تبقى لكل دولة الحرية في وضعه.

2. القانون الدولي فهو يتمثل في جميع الاتفاقيات التي تحكم وتنظم مجال النقل

الجوي من أهمها نجد اتفاقية وارسو المبرمة في 12 أكتوبر 1929 الخاصة بجمع

¹ ناجي عبد المومن، الوجيز في قانون الطيران المدني، ط1 : المطبعة العصرية، دبي، 1999، ص.11.

² بوكموش سرور، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2015-2016، ص.2.

وتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها¹، ويعتبر أول تشريع رئيسي دخل حيز التنفيذ في 13 فيفري 1944 متعلق بالطيران المدني الدولي إضافة إلى اتفاقيات أخرى تخص الطائرات.

لقد تم وضع هذه الاتفاقيات الدولية لتنظيم قواعد الطيران المدني باعتبار أن الطائرة تنتقل من بلد لآخر حاملة على متنها مسافرين من مختلف الجنسيات وبضائع متنوعة وعند وقوع حادث أو ضرر يصيب الشخص أو البضاعة فهنا نكون أمام مشكل تنازع القوانين لذا وجدت هذه الاتفاقيات من أجل توحيد النصوص القانونية الخاصة بالنقل الجوي الدولي².

أولاً: القانون الدولي

لم تلتزم الدولة الجزائرية بعد الاستقلال بالاتفاقيات والمعاهدات التي وقعتها القوى الاستعمارية، بل تجاهلتها وفتحت صفحة جديدة في مجال النقل الجوي وعليه، بموجب المرسوم رقم: 84-63 المؤرخ في: 07 ماي 1963 تم الانضمام إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي اتفاقية شيكاغو المؤرخة في 7 ديسمبر 1944 وتعديلات والتوقيع على اتفاقية العبور أو الحريتين في: 16 أبريل 1964، كما لم تصادق الجزائر على اتفاقية الحريات الخمس التي دعا إليها للمنافسة الحرة في مجال النقل الجوي، العديد من الدول لم تصدق على هذه الاتفاقية بسبب تحرير النقل الجوي.

أما بالنسبة لقانون الطيران العام وبالنسبة لقانون الطيران الخاص انضمت الجزائر في: 2 يونيو 1964 إلى الاتفاقية الموقعة في وارسو في: 12 أكتوبر 1929 والتي وحدت بعض قواعد النقل الجوي الدولي³، أما بالنسبة لطريقة تعامل الجزائر مع الدول الأخرى، من أجل احتلال مكان في السوق العالمية، فقد اعتمدت الجزائر سياسة بعد الاستقلال تهدف إلى استعادة السيادة الوطنية في مختلف المجالات، بما في ذلك مجال النقل الجوي، وجاءت هذه السياسة على

¹ اتفاقية وارسو 28 سبتمبر 1955 ،

² بوكموش سرور، مرجع سابق .ص.4.

³ Touafek Rabah ، **les accords aériens bilatéraux: mode d'expression de la souveraineté nationale et enjeux économiques** ، édition houma ، Alger ، 2003 ، p228

شكل اتفاقيات ثنائية، أو لها أبرم بين الجزائر المستقلة وفرنسا في 18 فبراير 1963، وذلك لعدة أسباب منها العدد الكبير من الجزائريين المقيمين في فرنسا وكثافة الحركة الجوية بين البلدين، يمكن إرجاع العلاقة بينهما إلى ما قبل الاستقلال، إلا أن هذه الاتفاقية التاريخية ألغيت من قبل الجزائر عام 1987 ودخلت حيز التنفيذ عام 1988¹، وبعد تنديد الجزائر بالاتفاقية وإلغائها، اتفق الجانبان على نظام تراخيص قابلة للتجديد لسد الثغرات القانونية وتمكين حركة الطيران بين البلدين من 1988 إلى 2000 وفي 16 فبراير 2006 تم التوقيع في فرنسا على اتفاقية جديدة لتحقيق الاستقرار القانوني في مجال النقل الجوي بين البلدين ودعم وتعزيز الحركة الجوية المتنامية بين البلدين.

تم إبرام العديد من الاتفاقيات الثنائية الأخرى مع معظم دول العالم، ولكن التركيز الأولي كان مع الدول العربية والأوروبية والإفريقية أما بالنسبة لمضمون هذه الاتفاقيات فإن معظمها، وخاصة تلك المبرمة قبل عام 1977، جاءت في صورة اتفاقية برمودة رقم 01، حيث لم تكن هناك اتفاقية من الصيغة الثانية ولا اتفاقية ليبرالية في ذلك الوقت، على العكس من ذلك فإن التفاوض على اتفاقيات الطيران الثنائية هذه له طابع سياسي وليس اقتصادي، لأن المصالح التجارية للدول ليست من أولويات المفاوضين، وهمهم الأساسي هو المكاسب السياسية التي يمكن الحصول عليها من خلال الطيران العلاقات مع بعض الدول، خاصة تلك التي تربط الجزائر معها علاقات اقتصادية واسعة، مثل فرنسا وإيطاليا وإسبانيا وألمانيا والمملكة المتحدة وبعد عقود من هذه الاتفاقيات الجوية، تمكنت الجزائر من تكييف إطارها القانوني مع السياق الاقتصادي العالمي من خلال تحرير أنشطة النقل الجوي².

¹ Touafek Rabah، **les accords aériens bilatéraux: mode d'expression de la souveraineté nationale et enjeux économiques**، édition houma، Alger، 2003، p229

² عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء "مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة"، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009، ص4.

ثانيا: القوانين الوطنية

مثلما تهتم الجزائر بالنقل الجوي الدولي، فإنها تحظى أيضًا باهتمام محلي، مباشرة بعد الاستقلال، بدأت الجزائر بصياغة مجموعة من القوانين والنصوص التشريعية، معظمها مستوحاة من القانون الدولي المعمول به في ذلك الوقت، وهذه النصوص العامة هي¹:

- الأمر رقم 62-050 المؤرخ في 18 سبتمبر سنة 1962 والمتعلق بترقيم وتحديد ملكية الطائرات²، يهدف هذا القانون إلى تنظيم ملكية الطائرات وتسجيلها بشكل صحيح وفقًا للقوانين والتشريعات المعمول بها في البلاد.
- الأمر رقم 63-412 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963³ والمتعلق بقواعد ملاحية الطائرات، ولوضع قواعد وتعليمات تنظم ملاحية الطائرات وتحديد الإجراءات اللازمة لضمان سلامة الرحلات الجوية
- الأمر رقم 63-413 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلق بالأحكام الجزائية المتصلة بمخالفات قواعد ترقيم وتعريف الطائرات⁴.
- القانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 جوان سنة 1964 والمتعلق بالخدمات الجوية.
- القانون رقم 64-168 المؤرخ في 8 جوان سنة 1964 والمتعلق بالقانون الأساسي للطائرات.
- القانون رقم 64-244 المؤرخ في 22 أوت سنة 1964 والمتعلق بالمحطات الجوية والارتفاعات التي تخدم أمن الطيران.

¹ Touafek rabah ، op.cit.، pp119-120

² الأمر رقم 62-050 المؤرخ في 18 سبتمبر سنة 1962 ، والمتعلق بترقيم وتحديد ملكية الطائرات، الجريدة الرسمية، العدد 19.

³ الأمر رقم 63-412 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963 ، والمتعلق بقواعد ملاحية الطائرات، الجريدة الرسمية، العدد 02.

⁴ الأمر رقم 63-413 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلق بالأحكام الجزائية المتصلة بمخالفات قواعد ترقيم وتعريف الطائرات، الجريدة الرسمية العدد 64.

تلعب الجوانب التشريعية للنقل الجوي في الجزائر دورًا حاسمًا في تنظيم وتوجيه هذا القطاع الحيوي للاقتصاد الوطني حيث تهدف هذه القوانين والأوامر المتعلقة بالنقل الجوي إلى ضمان سلامة الركاب والطواقم والطائرات من خلال وضع معايير صارمة للصيانة والسلامة وتدريب الطواقم، يسعى التشريع لتقديم بيئة آمنة للسفر الجوي.

كما تقوم بتوفير بيئة تنافسية عادلة وموحدة للشركات الجوية ومقدمي الخدمات الأخرى في قطاع الطيران من خلال تحديد القوانين المتعلقة بالتراخيص والتشغيل والتسعيرة، يساهم الجانب التشريعي في تحقيق توازن بين المصالح التجارية والاحتياجات العامة.

1. بعد الاستقلال:

قام المشرع الجزائري بإصدار عدة نصوص قانونية من أجل تنظيم النقل الجوي وجميع المجالات المرتبطة به ذلك لأهمية هذا القطاع وحساسيته كونه رمز من رموز سيادة الدولة على إقليمها الجوي فصدر القانون رقم 64-166 المتعلق بالخدمات الجوية¹، لكنه لم يكن شامل لكافة عناصر النقل الجوي فألحقه بالقانون رقم 64-168 الأساسي للطائرات² وقانون 64-244 المتعلق بالمحطات الجوية والمرافق التي تخدم أمن الطيران³.

سمح المشرع الجزائري للشركات الخاصة باستغلال النقل الجوي عن طريق الامتياز أو الحصول على رخصة إدارية سواء كانت خدمات جوية، مطارات أو محطات جوية من الناحية القانونية، أما من الناحية العملية فقد استمرت المؤسسات الفرنسية بالشراكة مع المؤسسات الجزائرية تسير قطاع النقل الجوي لعدة سنوات بعد الاستقلال، فميدان الملاحة الجوية كان

¹ قانون 64/166 المؤرخ في 08/06/1964 المتعلق بالخدمات الجوية، الجريدة الرسمية عدد 49.

² قانون 64/166 المؤرخ في 08/06/1964 المتعلق بالقانون الأساسي للطائرات، لجريدة الرسمية عدد 49.

³ قانون 64/244 المؤرخ في 22/08/1964 المتعلق بالمحطات الجوية والارتفاعات التي تخدم أمن الطيران، الجريدة الرسمية عدد 69.

-الفترة الاستعمارية: في هذه الفترة قام المعمر بإنشاء مطارات ومحطات جوية موزعة بعض مناطق الوطن حيث كانت الطائرات تقوم برحلات من وإلى الجزائر لنقل المسافرين الأجانب والمستوطنين، أما الجزائريين فكانت وسيلة تنقلهم خارج الوطن هي السفن سواء للعمل أو الهجرة، كان استغلال هذا المجال في هذه الفترة لفائدة المستعمر، فتم إنشاء أربعة مطارات في المدن الكبرى، ثم الجنوب بعد اكتشاف البترول والغاز قاموا بإنشاء بعض المحطات الجوية الصغيرة.

يسير من طرف " منظمة تسيير وأمن المطارات " وهي منظمة جزائرية-فرنسية استغلت هذا المجال حتى سنة 1968 بعدها أصبحت هناك مؤسسات جزائرية تستغله، أما فيما يخص شركة الخطوط الجوية الجزائرية كانت أسهمها ملك عدة شركات فرنسية تستغل الخدمات الجوية سواء نقل دولي أو داخلي وبذلك قامت الدولة الجزائرية بشراء أسهم الشركات الفرنسية لتصبح شركة الخطوط الجوية الجزائرية شركة وطنية 100% عام 1972¹.

على الرغم أن النصوص القانونية سمحت للخواسب في الاستثمار في مجال النقل الجوي وظهور شركات طيران خاصة إلا أن هذا المجال بقي محتكرا من طرف الدولة في إنشاء، استغلال وتسيير المؤسسات الوطنية المكلفة بتسيير الخدمات الجوية، المطارات والملاحة الجوية.

2. الفترة بعد 1989:

بعد صدور دستور 1989 والتوجه لاقتصاد الحر، قام المشرع الجزائري بوضع حلول قانونية لقطاع النقل والملاحة الجوية هذا بوضع حد لاحتكار المؤسسات الوطنية في استقلال هذا المجال خصوصا بعد السلبات التي سجلت سواء في شركة " الخطوط الجوية الجزائرية " أو في مختلف المطارات والتي عرفت تأخرا ملحوظا في التنمية وعدم قدرتها على مواكبة التطورات، ومع ازدياد عدد المسافرين كل سنة، ذلك راجع لعدة أسباب عدم وجود مدارس للتكوين وفي الطيران وغلق وتوقف أغلب النوادي الجوية مما أدى إلى تدني مستوى الخدمات سواء في الطائرات أو المطارات².

في عام 1998 وبعد تأخير دام لسنوات جاء قانون 98-06 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالقانون المدني³، وبذلك لغي مفعول القوانين سابقة الذكر 64-166، 64-168، 64-244 وفتح المجال أخير للخواسب للاستثمار في النقل الجوي ولت فترة الاحتكار الممنوحة للمؤسسات

¹ بوكموش سرور، مرجع سابق. ص.4.

² بوكموش سرور، المرجع نفسه، ص.5.

³ قانون 98/06 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 48.

الوطنية، لنجد هذا القانون 98-06 جمع فيه كل مجالات النقل الجوي من البناء الطيران، صيانة الطائرات، المحطات الجوية والمطارات ومحطات الطوفان، الخدمات الجوية، الأرصاد الجوية، قواعد الملاحة الجوية، حوادث الطائرات وطرق الإنقاذ والإسعاف، المستخدمين والملاحين الجويين، عقد النقل الجوي والمسؤولية إضافة للتأمينات.

ظهرت عدة شركات خاصة بعد تفعيل قانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني تنشط في هذا المجال وفتح لها الطريق للاستثمار في الخدمات الجوية وتعتبر الجزائر الأولى في المغرب العربي التي حررت هذا المجال وتمت الموافقة على ثلاث عروض لشركات خاصة أهمها الخليفة للطيران، انتينيا للطيران، إكوير الدولية منحت لها امتيازات استغلال الخدمات الجوية، حققت في البداية نتائج مرضية إلا أنها توقفت جميعها سنة 2003 نظرا لعجزها المالي وإعلان إفلاسها، مما جعل الدولة تعود إلى عملية تجميد القطاع وعدم منح شهادة استغلال الخدمات الجوية للخواص وعودة الانفراد للشركات الوطنية "الخطوط الجوية الجزائرية" و" الطاسيلي للطيران" إلى جانب شركات النقل الجوي الأجنبية فيما حافظ كل من مؤسسة تسيير المصالح المطارية ومؤسسة استغلال الملاحة الجوية بمكانتها.

3. أهم الشركات الخاصة التي ظهرت مع تفعيل قانون 98-06

تلعب الشركات الخاصة الناشطة في مجال النقل الجوي أهمية بالغة لذلك فتحت الجزائر باب الاستثمار للخواص في هذا المجال ولعل أهم الشركات الخاصة هي كالتالي:

• الخليفة للطيران Khalifa Airlines:

تم تقديم اعتماد الشركة إلى وزارة المواصلات في عام 1998 وفور قبولها يونيو 1999 بدأت العمل على المستويين الدولي والمحلي وذلك على الرغم من أن الأمر التنفيذي المتضمن الموافقة على اتفاقية امتياز تطوير خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة طيران خليفة للطيران رقم 02-40 لم يصدر إلا في 14 يناير 2002، عملت الشركة فعلياً من يونيو 1999 إلى الثالث الأول من عام 2003، بدأت الشركة تعاني من مشاكل مالية في نوفمبر 2002، وهو التاريخ الذي توقف فيه تدفق رأس مال بنك خليفة في أوائل عام 2003، أو قفت شركة طيران

خليفة الرحلات الدولية ومن ثم الرحلات الداخلية وأعقب ذلك صدور المرسوم الرئاسي رقم 403-03 بتاريخ 5 نوفمبر 2003، المتضمن إلغاء اتفاقية امتياز خدمة النقل الجوي وخطاب الشروط الممنوح لشركة طيران "خليفة للطيران"¹.

• أنتينيا للطيران Antinia Airlines:

تأسست الشركة في 13 يوليو 1999 بموجب الأمر التنفيذي رقم 02 مرسوم رقم 41 تاريخ 14 يناير 2002 ويتضمن المرسوم الموافقة على اتفاقية امتياز تطوير خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة "أنتينيا للطيران"² والشروط المرافقة لها ولكن بعد وقت قصير من استحواذ شركة "الخليفة للطيران" على الشركة في ديسمبر/كانون الأول 2000، عملت الشركة على دمجها كشركة تابعة لمجموعة آل خليفة. شركة "أنتينيا إيرلاينز" متخصصة في الوظائف الجوية، وسيارات الأجرة الجوية، ولها أيضًا فروع تجارية وتوقفت عن ممارسة نشاطها عام 2003، بالتزامن مع تأسيس طيران خليفة وأعقب ذلك صدور المرسوم الرئاسي رقم 03-404 المؤرخ في 5 نوفمبر 2003، والذي تضمن إلغاء اتفاقية امتياز خدمة النقل الجوي الممنوحة للشركة³.

• اكواير الدولية Aquair International:

تضمن المرسوم التنفيذي المؤرخ في 14 جانفي سنة 2002 المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "إيكواير الدولية" وكذا دفتر الشروط المرافقة لها، وباشرت الشركة عملها فعلياً سنة 1999 إلى سنة 2002، قامت الخليفة بضمها لمجموعتها سنة 2002، ويُعتبر تاريخ إصدار المرسوم الرئاسي رقم 03-405 المؤرخ 5

¹ <https://www.ladepeche.fr>, Khalifa Airways ou la fin du monopole d'Air Algérie, article publié le 15/05/2001, consulté le 23/06/2021.

² المرسوم التنفيذي رقم 02-41 المؤرخ في 14 يناير 2002، المتضمن الموافقة على اتفاقية امتياز تطوير خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة "أنتينيا للطيران"، الجريدة الرسمية، العدد 03.

³ جيروني نادية، "محددات النقل الجوي -دراسة قياسية لحالة الجزائر-"، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير تخصص اقتصاد كمي، جامعة الجزائر 3، 2017/2018، ص.ص. 82.83.

نوفمبر سنة 2003 بمثابة الإعلان الرسمي لإلغاء امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة "إيكواير الدولية"¹.

جدول رقم 14: تطور حصة الشركات الخاصة في سوق النقل الجوي الداخلي

الشركات	1998	2001	2002	2003	2004
الخطوط الجوية الجزائرية	100.00	59.70	43.17	82.56	96.43
الخليفة للطيران	0.00	37.88	52.34	14.46	0.00
أنتينا للطيران	0.00	0.76	2.21	0.88	0.00
طاسيلي للطيران	0.00	1.21	2.19	2.10	3.57
ايكولير	0.00	0.45	0.09	0.00	0.00

المصدر: وزارة النقل، الدليل الإحصائي لقطاع النقل الجوي 2004/1998

شهدت الخطوط الجوية الجزائرية تدهور في حصتها في السوق الداخلية، فبعد أن كانت الشركة الوحيدة التي تمارس هذا النشاط، بدأت بتقاسم حصتها مع الشركات الخاصة التي دخلت السوق بقوة كانت في عام 1998 قبل صدور القانون رقم 06-98 المحدد لقواعد الطيران المدني فُدرت حصتها في السوق بنسبة 100%، ولكن بحلول عام 2002 انخفضت بسرعة إلى 43.17% حيث كانت الخليفة وأنتينا في ذروة ازدهارهما لكن مع إغلاق هذه الشركات في عام 2003، انتعشت حصة الخطوط الجوية الجزائرية تدريجياً، حيث بلغت 82.56% في عام 2003، و96.43% في العام الموالي بعد انسحاب جميع الشركات الخاصة باستثناء الطاسيلي للطيران التي تعاونت بشكل رئيسي مع شركات النفط لتعرض خدماتها للجمهور في مارس 2013.

¹ شفاقة فريال، تحرير قطاع النقل الجوي كآلية لتفعيل الاستثمار في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 8، العدد 2، 2021، ص.ص. 47-65.

أما فيما يخص تسيير المطارات فلم يصدر أي قانون خاص بذلك إلى يومنا هذا فقد قامت الدول بتمويل انجاز المحطة الدولية " لمطار هو اري بومدين الدولي " وافتتاحها عام 2006 ومنح تسييرها لمؤسسة أجنبية "مطارات باريس" بالشراكة مع تسيير المصالح المطارية EGSA.

الجزائر ليست أول دولة تمنح تسيير المطار لشركة أجنبية، عرفت منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا قفزة نوعية في مجال النقل الجوي نتيجة نموها الاقتصادي وارتفاع أسعار النفط وارتفاع عدد السياح، فنجد مثلا مصر التي تعاقدت مع مؤسسة مطارات باريس لتسيير 6 مطارات دولية لمدة 6 سنوات، الأردن التي أعلنت عن مشروع خوصصة مطار "علياء" الدولي، السعودية التي قررت بناء قاعة لاستقبال الحجاج في مطار جدة، الإمارات العربية المتحدة وقعت على عقد لمدة سنة بهدف تقديم مساعدة تقنية لمطار رأس الخيمة الدولي. لقد مر قانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني بعدة تعديلات نتيجة الظروف التي مر بها القطاع في تلك الفترة من أجل تدارك النقائص التي عرفها فقام المشرع بتغيير بعض الأحكام والإجراءات وأضاف بنود أخرى تخدم قطاع النقل الجوي.

المطلب الثالث: دراسة تحليلية لوضعية النقل الجوي في الفترة الممتدة من 2010 الى 2020:

في هذا المطلب سنقوم بتحليل بعض الاحصائيات المتعلقة بوضع النقل الجوي في الفترة من عام 2010 إلى 2020 والتي تشمل بعض النقاط منها وضعية المطارات، حركة الركاب والبضائع تحليل تغيرات حركة الركاب والبضائع خلال الفترة المحددة، تغيرات في الأسطول دراسة تطور حجم ونوعية الأساطيل الجوية للناقلات الجوية خلال العشر سنوات الماضية.

أولا-الهيكل الأساسية للمطارات: في عام 2020 بلغ العدد الإجمالي للمطارات الجزائرية المفتوحة للحركة الجوية العامة 36 C.A.P مطارا بما في ذلك مطار رئيسي واحد (مطار

الجزائر العاصمة) يتعامل مع أكثر من 6.000.000 مسافر سنويا، وبلغ عدد المدارج (مسارات الإقلاع) الإجمالي التي يزيد طولها 2.438 مترا في سنة 2020 إلى 38 مسارا. تُعتبر الجزائر أكبر الدول الإفريقية والعربية في حين تحتل المرتبة العاشرة 10 عالميا بترتيبها على أكثر من 2,4 مليون كلم²، نظرا لشساعة مساحتها وبعد أطرافها واتساع الرقعة الصحراوية فيها، أصبح للنقل الجوي ذو أهمية خاصة في بلادنا، حيث أن المسافة بين الجنوب والشمال لا يستهان بها وقطعها بوسيلة نقل غير الطائرة يعتبر مشقة كبيرة إضافة إلى أن الجزائر تتمتع بموقع جغرافي متميز، فهي بوابة الغرب من الشمال.

يوجد حاليا في الجزائر، ستة وثلاثون 36 مطارا مفتوحا للحركة الجوية العمومية CAP¹، ستة عشر 16 منهم مصنفيين مطارات دولية وعشرون 20 آخرون مطارات داخلية والجدول الموالي يبين مكانة كل مطار حسب هذا التصنيف.

جدول 18 : يبين نوع المطارات في الجزائر

النوع	الولايات
وطني	بوسعادة، المنيعية، الوادي حاسي رمل، إليزي، عين قزام، عين صالح، الأغواط، ورقلة، تقرت، برج باجي مختار، بشار، معسكر، مشرية، تيميمون، تندوف، البيض، أدرار، تبسة، وتيارت.
دولي	الجزائر، بجاية، جانت، شلف، غرداية، حاسي مسعود، عين أمناش، تمنراست، وهران، تلمسان، قسنطينة، عنابة، سطيف، باتنة، جيجل وبسكرة.

المصدر: مؤسسات تسيير مصالح المطارات لكل من الجزائر، وهران وقسنطينة.

يتم تصنيف المطارات عموما الى مطارات داخلية وأخرى دولية بناء على الخدمات والوجهات التي تقدمها: مطارات داخلية تقدم خدمات الطيران داخل البلد فقط دون خدمات دولية هذه المطارات تكون محلية للبلد أو لمنطقة معينة، مطارات دولية تقدم خدمات الطيران للرحلات الداخلية والدولية.

¹ CAP: Circulation Aérienne Publique.

ثانيا-أسطول النقل الجوي

يتكون أسطول النقل الجوي الجزائري من 67 طائرة مخصصة لنقل الركاب، منها 52 طائرة تابعة للخطوط الجوية الجزائرية و15 تابعة لخطوط الطاسيلي الجوية، وفيما يتعلق بالنقل الجوي للبضائع تمتلك الخطوط الجوية الجزائرية 4 طائرات منها طائرتين من نوع كومبي COMBI (نقل الركاب والبضائع) وطائرة هرقل B737-800 C130.

ويتم تنفيذ الأعمال الجوية من قبل 3 شركات وطنية طاسيلي للطيران، AIR EXPRES ET STAR AVIATION بأسطول عالمي من 28 طائرة من جميع الأنواع.

جدول 19 : نقل المسافرين الخطوط الجوية الجزائرية والطاسيلي للطيران

السنوات	2010	2013	2015	2018	2019	2020
بوينغ 300-767	3	3	3	3	0	0
بوينغ 800-737	13	17	23	29	31	31
بوينغ 737-600	5	5	5	5	5	5
ايرباص 330-202	5	5	8	8	8	8
ATR 72-500	12	12	13	15	15	15
DASH8 Q200	0	0	4	4	4	4
DASH8 Q400	0	0	4	4	4	4

المصدر: مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية DACM

هذا الجدول يوضح عدد المسافرين الذين تم نقلهم على مختلف أنواع الطائرات التابعة للخطوط الجوية الجزائرية وشركة الطاسيلي للطيران في مختلف السنوات من عام 2010 حتى عام 2020، سنقوم بتحليل البيانات الموجودة في الجدول:

بوينغ 300-767: في الفترة من 2010 إلى 2015، تم استخدام طراز بوينغ 300-767 بثبات بعدد 3 طائرات. ومن ثم في السنوات 2018 و 2019 و 2020، تم إيقاف استخدام هذا الطراز تمامًا (صفر طائرات).

بوينغ 737-800: هذا الطراز شهد زيادة تدريجية في أسطول الطائرات على مدى السنوات. بدءًا من 13 طائرة في 2010، ارتفع العدد إلى 31 طائرة في 2020، وهو أعلى عدد في الجدول.

بوينغ 600-737: هذا الطراز بقي ثابتًا على عدد 5 طائرات على مدى جميع السنوات المدرجة في الجدول.

ايرباص 202-330: عدد الطائرات من هذا الطراز زاد من 5 طائرات في 2010 إلى 8 طائرات في 2015، وبقي ثابتًا على هذا العدد حتى 2020.

ATR 72-500 هذا الطراز شهد زيادة تدريجية أيضًا من 12 طائرة في 2010 إلى 15 طائرة في السنوات اللاحقة 2015-2020

DASH8 Q400 و DASH8 Q200 هذان الطرازان بدأ من الصفر في 2015 وزادا بشكل متسارع إلى 4 طائرات لكل منهما في 2020.

يمكن ملاحظة أن هناك تحسنًا تدريجيًا في أسطول الطائرات على مر السنوات، حيث تم زيادة أعداد بعض الطرازات وتحسين البنية التحتية للخدمات الجوية. تلك البيانات مفيدة لفهم تطورات شركات الطيران على مر الزمن.

جدول 20 : عدد ونوعية الطائرات المستخدمة في نقل البضائع الخطوط الجزائرية

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019	2020
هرقل C-L 30-100	1	1	1	1	1	1
بوينغ 737-800	-	-	-	-	1	1
بوينغ 737-700	-	2	2	2	2	2

المصدر: وثائق مقدمة من طرف وزارة النقل

يوضح الجدول نقل البضائع بواسطة الخطوط الجوية الجزائرية خلال ست سنوات متتالية من 2015 إلى 2020، الجدول يشير إلى عدد الطائرات من طراز هرقل (C-L) وبوينغ 737-800 وبوينغ 737-700 التي تم استخدامها في نقل البضائع خلال هذه الفترة.

ثالثا: حركة الركاب لشركتي "E.G.S.A" و "S.G.S.I.A"

شهد نشاط جميع مؤسسات إدارة خدمات المطارات E.G.S.A وشركة خدمات المطارات والبنية التحتية S.G.S.I.A انخفاضا حادا في عام 2020، من حيث عدد الركاب الذين تم التعامل معهم مقارنة ب 2019، لننتقل من 14.366.301 مسافرا عام 2019 إلى 3.309.894 مسافرا سنة 2020 أي أقل ب 11.056.407 مسافرا.

على المستوى المحلي الوطني انخفض عدد الركاب الذين تم التعامل معهم منى 5.744.857 مسافرا في عام 2019 إلى 1.619.200 في عام 2020 بانخفاض حاد بنسبة 71.81% وشهدت الشبكة الدولية بدورها انخفاضا بنحو 80.39% حيث انتقلت من 8.621.444 مسافرا عام 2019 إلى 1.690.694 مسافرا تم نقلهم عام 2020.

وبلغت حصة مطار هواري بومدين الجزائر العاصمة من جميع المسافرين في المطارات 51.70% في 2020 مقابل 54.42% في عام 2019، وتجدر الإشارة أن حصة مطار الجزائر العاصمة 68.79% على الشبكة الدولية و 33.85% على الشبكة المحلية، لتأتي بعدها EGSA وهران بنسبة 17.60%، EGSA الجزائر العاصمة 16.24%، SGSA قسنطينة 14.46%¹.

رابعا: حركية الركاب ووجهات السفر

من حيث حركية الركاب حسب الوجهة والبلد المنشأ، فقد بلغت حصة الحركة مع دول الاتحاد الأوروبي 64.20% في 2020، منها 51.62% لفرنسا وتليها الدول العربية 34.21%، وزادت حصة الدول الأفريقية في حركة المسافرين نسبيا بنسبة 1.40% عام 2020 مقابل 1.19% عام 2019.

¹ الدليل الإحصائي لوزارة النقل 2020/2019

جدول 21 : توزيع الركاب حسب المناطق الجغرافية عند الوصول أو المغادرة في الجزائر

النسبة	2020		2019		المنطقة
	الحصة/%	العدد	الحصة/%	العدد	
-81.46	21.34	360.832	22.57	1.946.125	الدول العربية
-80,37	7.59	128.294	7.58	653.605	دول المغرب العربي
-82.01	13.75	232.538	14.99	1.292.520	الدول العربية خارج دول المغرب العربي
-76.82	1.40	23.726	1.19	102.362	افريقيا
-79.91	64.20	1.085.501	62.68	5.403.643	دول الاتحاد الأو روبي
-80.75	11.11	187.848	11.32	976.087	الدول الأو روبية خارج الاتحاد
-86.88	1.00	16.987	1.50	129.432	أمريكا الشمالية
24.77	0.93	15.800	0.74	63.795	بلدان أخرى
-80.39	100	1.690.694	100	8.621.444	المجموع

المصدر: مؤسسة إدارة خدمات المطارات وشركة خدمات المطارات وإدارة البنية التحتية

يمثل الجدول بيانات حول توزيع الركاب حسب المناطق الجغرافية عند الوصول أو

المغادرة في عامي 2019 و2020 في الجزائر يمكن تلخيص البيانات كما يلي:

الدول العربية: في عام 2019: 1,946,125 راكب بنسبة 22.57% في عام 2020:

360,832 راكب بنسبة 21.34% انخفاض طفيف

دول المغرب العربي: في عام 2019: 653,605 راكب بنسبة 7.58% في عام 2020:

128,294 راكب بنسبة 7.59% النسبة متقاربة لم تشهد زيادة أو نقصان

الدول العربية خارج دول المغرب العربي: في عام 2019: 1,292,520 راكب بنسبة 14.99% في عام 2020: 232,538 راكب بنسبة 13.75% انخفاض طفيف إفريقيا: في عام 2019: 102,362 راكب بنسبة 1.19% في عام 2020: 23,726 راكب بنسبة 1.40% نسبة شبه منعدمة فيما يخص باقي دول إفريقيا دول الاتحاد الأوروبي: في عام 2019: 5,403,643 راكب بنسبة 62.68% في عام 2020: 1,085,501 راكب بنسبة 64.20% الدول الأوروبية خارج الاتحاد: في عام 2019: 976,087 راكب بنسبة 11.32% في عام 2020: 187,848 راكب بنسبة 11.11% حافظت على نفس النسبة أمريكا الشمالية: في عام 2019: 129,432 راكب بنسبة 1.50% في عام 2020: 16,987 راكب بنسبة 1.00% نسبة قليلة جدا بلدان أخرى: في عام 2019: 63,795 راكب بنسبة 0.74% في عام 2020: 15,800 راكب بنسبة 0.93% نسبة شبه منعدمة النسبة الموجودة في الجدول تشير إلى حصة كل منطقة من إجمالي عدد الركاب في العام المعني، يمكن ملاحظة تغيرات في توزيع الركاب بين السنتين 2019 و 2020 لعدة مناطق، والتي يمكن أن ترتبط بالأحداث العالمية مثل جائحة COVID-19 وتأثيرها على السفر والنقل الجوي.

خامسا: حركة الركاب المنقولين من طرف الخطوط الجوية الجزائرية

بلغ عدد الركاب المنقولين من قبل الشركة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية 1.431.478 راكبا خلال عام 2020 مقابل 6.625.803 راكبا عام 2019 ويمثل انخفاضا حادا بنسبة 78.40% ويعود هذا الانخفاض إلى الشبكة الوطنية والعالمية التي شكلت انخفاضا على التوالي بحوالي 76.36% و 79.32% مقارنة بعام 2019.

جدول 22 : تطور عدد الركاب الذين تم نقلهم من طرف الخطوط الجوية الجزائرية الشبكة المحلية والدولية 2020/2010

السنوات	عدد الركاب	عدد المقاعد	نسبة الامتلاء
2010	3.364.110	6.797.434	58.28
2011	3.545.317	6.885.215	60.86
2012	4.084.412	7.806.655	63.05
2013	4.547.893	5.518.501	98.46
2014	5.082.466	9.801.372	64.70
2015	5.269.759	9.925.736	66.64
2016	5.850.415	10.515.910	67.11
2017	6.082.664	10.509.816	70.55
2018	6.274.013	10.771.334	72.27
2019	6.625.803	10.993.602	74.66
2020	1.431.478	2.338.844	72.16

المصدر: من اعداد الطالبة بناء على وثائق مقدمة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية

يعرض هذا الجدول يعرض تطور عدد الركاب الذين تم نقلهم عن طريق الخطوط الجوية الجزائرية على مدى السنوات من 2010 إلى 2020، بالإضافة إلى عدد المقاعد المتاحة ونسبة الامتلاء في كل سنة، يظهر الجدول زيادة مستمرة في عدد الركاب على مدى العقد الماضي، حيث ارتفع من حوالي 3.4 مليون راكب في عام 2010 إلى حوالي 6.6 مليون راكب في عام 2019، تزايد عدد المقاعد المتاحة على مدى العقد أيضًا، حيث ازدادت من حوالي 6.8 مليون مقعد في عام 2010 إلى حوالي 11 مليون مقعد في عام 2019. تشير نسبة الامتلاء إلى مدى استخدام الطائرات بكفاءة حيث زادت هذه النسبة من حوالي 58% في عام 2010 إلى أعلى نسبة في عام 2019 بنسبة 74.66%. ومع ذلك، تأثرت هذه

النسبة بشكل كبير في عام 2020 بسبب تأثير جائحة كوفيد-19، حيث انخفضت إلى 72.16%.

حيث يمكن ملاحظة انخفاضًا كبيرًا في عام 2020 في عدد الركاب وعدد المقاعد المتاحة بسبب الجائحة هذا التأثير كان عالميًا على صناعة الطيران،

سادسا: حركة الشحن الجوي

فيما يتعلق بالشحن الجوي ونقل البضائع سجلت مؤسسة إدارة خدمات المطارات وشركة خدمات المطارات وإدارة البنية التحتية انخفاضا قدره 16.671 طنا مقارنة بـ: 2019 فقد انتقلت من 43.085 طنا عام 2019 إلى 26.415 طنا عام 2020 أي انخفاض بنسبة 38.69، إذ سجل حجم البضائع المنقولة عن طريق الخطوط الجوية الجزائرية انخفاضا بنحو 31.31%، فقد انتقل حجم الشحن من 19.983 طنا عام 2019 إلى 13.763 طنا عام 2020.

جدول 23 : تطور حجم الشحن الجوي والخدمات البريدية المنقولة عن طريق الخطوط الجوية الجزائرية 2020/2010

السنوات	إجمالي الشحن	خدمات البريد	المجموع
2010	13.846	1.418	15.264
2011	12.205	1.182	13.387
2012	11.839	1.110	12.949
2013	12.737	1.182	13.969
2014	17.011	451	17.462
2015	16.615	585	17.200
2016	16.811	519	17.330
2017	18.575	500	19.075
2018	18.930	467	19.397
2019	19.510	473	19.983

الفصل الثالث: واقع قطاع النقل الجوي في الجزائر

2020	13.428	335	13.763
------	--------	-----	--------

المصدر: من اعداد الطالبة بناء على وثائق مقدمة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية

من خلال الجدول يمكن تحليل تطور حجم الشحن الجوي وخدمات البريد المنقولة عن طريق الخطوط الجوية الجزائرية في الفترة من عام 2010 إلى عام 2020، يمكنك ملاحظة بعض النقاط الهامة:

-تطور حجم الشحن الجوي الإجمالي: حيث تشير الأرقام إلى أن حجم الشحن الجوي الإجمالي زاد بشكل ملحوظ خلال الفترة من عام 2010 إلى عام 2017، حيث ارتفع من حوالي 13.846 ألف طن في عام 2010 إلى حوالي 18.575 ألف طن في عام 2017. ثم استمر في الارتفاع بشكل طفيف خلال السنوات اللاحقة

- تطور خدمات البريد: زادت خدمات البريد أيضًا بشكل عام من عام 2010 إلى عام 2019، حيث ارتفعت من حوالي 1.418 ألف طن في عام 2010 إلى حوالي 473 ألف طن في عام 2019. ومع ذلك، لوحظ انخفاض في عام 2020 إلى حوالي 335 ألف طن.

-المجموع الإجمالي: المجموع الإجمالي لحجم الشحن الجوي وخدمات البريد يظهر تقلبًا على مدى السنوات، ولكنه في الأغلب زاد من عام 2010 إلى عام 2019، ثم هبط بشكل ملحوظ في عام 2020.

المطلب الرابع: التحديات التي تواجه النقل الجوي في الجزائر:¹

يواجه قطاع النقل الجوي في الجزائر تحديات متعددة تؤثر على كفاءته وقدرته التنافسية، سواء على المستوى المحلي أو الدولي، تتوزع هذه التحديات بين جوانب تنظيمية، مالية، تقنية، وخدمية، مما يتطلب تدخلات استراتيجية لإصلاح القطاع وتعزيز دوره في التنمية الاقتصادية، يشهد العديد من التحديات والصعوبات في الوقت الحالي في طريق استمراريته ونموه في المستقبل يستدعي اتخاذ إجراءات عاجلة وفعالة.

1- وزارة النقل: مخطط لتطوير الجوية الجزائرية 2021-2025 والاستعداد لما بعد جائحة كورونا.

أولاً: معوقات النقل الجوي في الجزائر:

من أكبر المشاكل التي تواجه هذه الصناعة الافتقار إلى المرافق والمعدات في المطارات وتناثر نوعية الخدمات المقدمة وقدرتها على تلبية احتياجات الزوار والأعمال التجارية العاملة في هذا المجال تأثيراً كبيراً بالافتقار إلى المرافق العصرية والفعالة.

- تعتبر صناعة النقل الجوي في الجزائر غير منظمة ومدارة بشكل فعال وتهدر الموارد، وترتكب الأخطاء مراراً وتكراراً، عندما لا تكون هناك استراتيجية منسقة للتنمية والتحسين ولهذا يجب على الجزائر أن تضع استراتيجية شاملة تهدف إلى تعزيز الهياكل الأساسية، وزيادة كفاءة إدارة المطارات، وتوفير التدريب اللازم للعاملين في هذا المجال.

- يعاني السفر الجوي الجزائري من الخدمات الفرعية ومن التأخيرات المستمرة، حالات التأخير في الرحلات الجوية، وفقدان الأمتعة، وتأخر الاجتماعات.

- ومن المستحيل التغاضي عن المسائل الأمنية التي يواجهها النقل الجوي الجزائري فالتهديدات الناجمة عن الإرهاب والهجرة غير المشروعة وغير ذلك من التهديدات الأمنية تعوق نمو هذه الصناعة، ومن أجل حماية المطارات وضمان سلامة المسافرين والطائرات، يجب تحسين التعاون الأمني وتعزيز المبادرات.

وخلاصة القول أن هناك قضايا جوهرية في قطاع النقل الجوي الجزائري يتطلب تدخلاً سريعاً وجدياً ويلزم تحسين الهياكل الأساسية ومعالجة المشاكل التي تؤثر على قطاع الطيران وتنفيذ قوانين وتدابير فعالة، فضلاً عن الإدارة والتخطيط، ونوعية الخدمات، والأمن والسلامة، حينها إذا ما أخذت هذه المسائل على محمل الجد ومعالجتها باستمرار، سيكون النقل الجوي الجزائري قادراً على التوسع ورؤية النمو المطرد، ويمكن لصناعة النقل الجوي في الجزائر أن تنمو وأن تؤدي دوراً أكبر في التنمية في ظل مواجهة الجزائر وصناعة النقل الجوي تحديات أساسية أمام تطورها ونجاحها. بيد أن هناك عدة طرق يمكن بها التغلب على هذه التحديات وتطوير قطاع النقل الجوي.

ثانيا: الحلول المحتملة

يتمثل أحد التحديات الرئيسية التي تواجه الجزائر وصناعة النقل الجوي في الافتقار إلى الاستثمار في الهياكل الأساسية وتحديث التكنولوجيا وهو ما يستوجب على الحكومة الجزائرية تحرير القطاع كآلية لتفعيل الاستثمار في النقل الجوي وأن تستثمر في تحديث المطارات القائمة وبناء مطارات جديدة مجهزة بأحدث التكنولوجيات والمرافق وسيساعد ذلك أكيد على تعزيز الكفاءة وتحسين نوعية الخدمات المقدمة إلى شركات الركاب والطيران.

- تعزيز التعاون بين الحكومة والخطوط الجوية الخاصة والمؤسسات المالية لتوفير التمويل لتطوير النقل الجوي في الجزائر من خلال توفير حوافز مالية وضريبية للشركات الجوية التي تستثمر في تحديث أسطولها وتوسيع شبكة المقصد في البلد، ويمكن أيضا توفير تسهيلات مالية للمسافرين وتخفيض رسوم الطيران لزيادة الطلب على السفر الجوي في الجزائر.¹

- تعليق الكثير من الرحلات الجوية المستأجرة بصفة مؤقتة أو بصفة نهائية لعدم فعاليتها وتدعيم الرحلات نحو اتجاهات أخرى أكثر فاعلية وذلك في إطار مجهودات الحكومة الهادفة إلى تدعيم البرنامج الحالي للخطوط الجوية الجزائرية يسمح لها بدعم مكانتها في السوق الجزائرية وحجز مكانة مرموقة في سوق النقل الجوي العالمي، خاصة في الفضاء الإفريقي، حسبما افاد به بيان لوزارة النقل.

- تحسين نوعية الخدمات والتدريب المهني لموظفي النقل الجوي، وينبغي وضع برامج تدريبية وتعليمية لتحسين مهارات الممارسين وتعزيز الوعي بأفضل الممارسات العالمية في صناعة النقل الجوي، ومن شأن ذلك أن يساعد على تحقيق تجربة مريحة ومأمونة في مجال السفر وتعزيز الجزائر وضواحيها؛ وسمعتها كوجهة سياحية واستثمارية.

- تدعيم مكانة الشركة في السوق الجزائرية وتطوير الخطوط الداخلية، تجديد أسطول الجوية الجزائرية وزيادة عدده مرحليا بما يسمح بدخول السوق الأفريقية المتنامية، مراجعة النصوص

¹ شفاقة فريال، تحرير قطاع النقل الجوي كآلية لتفعيل الاستثمار، Revue de droit des transport et des activités portuaires المجلد 8رقم 2، ص 47ص 65.

القانونية والتنظيمية المسيرة لنشاط النقل الجوي، وكذا إعادة هيكلتها بخلق فروع لها متخصصة في النشاطات الثانوية للطيران¹.

وأخيراً، يجب إصلاح الإجراءات الإدارية والبيروقراطية التي تعوق تطوير صناعة النقل الجوي في الجزائر وينبغي تبسيط الإجراءات وتخفيض التكاليف والتأخيرات المرتبطة بتنظيم الطيران والترخيص، ويجب تعزيز الشفافية وتحسين تنظيم القطاع لتشجيع المزيد من شركات النقل الجوي على العمل في الجزائر وتوسيع خدماتها.

خلاصة واستنتاجات:

النقل الجوي في الجزائر يعتبر جزءاً أساسياً من البنية التحتية النقلية للبلاد، وهو يلعب دوراً هاماً في توفير رحلات داخلية وخارجية للمواطنين والشركات التجارية، في هذا الملخص تطرقنا لما يلي:

تضم الجزائر مجموعة من المطارات الرئيسية والإقليمية التي تخدم مختلف المدن والمناطق، من بين هذه المطارات، تبرز مطار هو اري بومدين الدولي في الجزائر العاصمة، ومطار هو اري بومدين في وهران، ومطار محمد بوضياف في قسنطينة، وغيرها.

كما يوفر النقل الجوي في الجزائر رحلات داخلية بين مختلف المدن والمناطق الجزائرية، بالإضافة إلى رحلات دولية تصل إلى مختلف الوجهات في العالم. هذا يساهم في تسهيل السفر للمواطنين وتعزيز الاتصالات والتجارة الدولية.

تشمل الشركات الجوية الجزائرية الرئيسية شركة الخطوط الجوية الجزائرية والطاسيلي للطيران التي توفر خدمات محلية ودولية، بالإضافة إلى شركات جوية أخرى أجنبية تقدم خدمات متنوعة.

يستند الإطار التشريعي والقوانين المنظمة للنقل الجوي في الجزائر إلى مجموعة من النصوص القانونية والتنظيمية التي تهدف إلى تنظيم الطيران المدني، فهو يشمل القوانين

¹ وزارة النقل: مخطط تطوير الجوية الجزائرية 2021-2025 والاستعداد لما بعد كورونا.

الوطنية، الاتفاقيات الدولية ، اللوائح التنظيمية التي تنظم كافة جوانب النقل الجوي في الجزائر من تشغيل شركات الطيران الى استغلال المطارات وضمان سلامة كفاءة النقل الجوي. التحديات والتطورات: تواجه صناعة الطيران في الجزائر تحديات تتعلق بالتكلفة والأمان والبنية التحتية، تعمل الحكومة على تعزيز هذا القطاع من خلال تحديث المطارات وتحسين الخدمات والأمان، بالإضافة إلى دعم الشركات الجوية المحلية وفتح المجال أمام الاستثمارات الخاصة. باختصار، يعتبر النقل الجوي في الجزائر جزءا أساسيا من البنية التحتية النقلية، وتعمل الحكومة على تعزيز هذا القطاع من خلال تحسين البنية التحتية ودعم الشركات الجوية لتلبية احتياجات السفر والتجارة الجوية.

الفصل الرابع: تقييم خدمات الخطوط الجوية الجزائرية

يعتبر النقل الجوي عنصر استراتيجي يتميز بعدد العوامل التي تجعله متميزا عن الوسائل الأخرى ولعل أهمها السرعة والأمان، مما يفسر تكلفته المرتفعة في بعض الأحيان مقارنة بوسائل النقل الأخرى ويبرز التنافسية العالية بينهما.

تعد شركة الخطوط الجوية الجزائرية إحدى الشركات التجارية عامة والمفتوحة على العالم، وهي كغيرها من الشركات التي عانت من التأثيرات السلبية الناتجة عن تحرير النقل الجوي. ولهذا هي الأخرى على غرار الشركات الدولية تعتمد استراتيجية تطوير معززة لمواجهة هذه التحديات البيئية المتغيرة والمتسارعة.

يندرج هذا الفصل ضمن الجزء العملي من الأطروحة والذي جاء في مبحثين كالتالي:

المبحث الأول يتناول عرض شركة الخطوط الجوية الجزائرية والأسواق الخاصة، وهو قطاع النقل الجوي العالمي والإقليمي والمحلي (داخلي)، ثم عرض لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.

المبحث الثاني سيكون مخصصاً للمنهجية البحثية، بما في ذلك بناء العينة، وإعداد الاستبيان، وخطة المعالجة. المستقيم والتصنيف المتقاطع.

المبحث الأول: تقديم شركة الخطوط الجوية الجزائرية

تعد الخطوط الجوية الجزائرية شركة طيران والناقل الوطني الرسمي للنقل الجوي في الجزائر، يقع مقرها الرئيسي في منطقة شارع موريس أو دان بوسط العاصمة، وتدير عملياتها الرئيسية من مطار هواري بومدين الدولي بالإضافة لعدد المطارات موزعة عبر التراب الوطني، تقدم خدمات في مجال النقل الجوي وفق الشروط والمعايير اللازمة للنقل في إطار قانون النقل الجزائري ووفقا لما تقتضيه الضرورات الدولية.

المطلب الأول: سوق النقل الجوي في الجزائر

أصبح النقل الجوي عنصرا اقتصاديا رئيسيا في البلدان الصناعية خلال الثلاثين سنة الأخيرة، فقد ساهم من جهة في دعم عملية عولمة الاقتصاد، مما أدى الى تشكيل مجموعات دولية،

تسمح بتنقل كبار المديرين التنفيذيين بين فروعها المختلفة ومن جهة أخرى، ساهم في انتعاش قطاع السياحة من خلال العمل على تسهيل عملية السفر في جميع أنحاء العالم. تؤكد الإحصائيات العالمية للنقل الجوي من (IATA (WATS 2019 أن 4.4 مليار راكب سافروا بالطائرة في عام 2018 على الرحلات الدورية بزيادة تقدر ب (+6.9%) مقارنة بسنة 2018، تم تحقيق مستوى كفاءة قياسي، حيث تم استيعاب 81.9% من المقاعد المتاحة فعلياً؛ تم تحسين كفاءة الطاقة بنسبة تزيد عن 12% مقارنة بعام 2010؛ تم ربط 22,000 مدينة بواسطة رحلات مباشرة (زيادة بنسبة 1300 مقارنة بعام 2017، وأكثر من ضعف عدد المدن في عام 1998 البالغ 10,250 مدينة بخطوط مباشرة)؛ وتم تقليل التكلفة الفعلية للنقل الجوي بأكثر من نصفها خلال العشرين عاماً الأخيرة (لتقرب من 0.78 دولار أمريكي للطن-كيلومتر المدفوع، أو RTK)¹.

تحديد المواقع في الوقت الحقيقي (Real-Time Kinematic – RTK) "هو تقنية تُستخدم في نظم تحديد المواقع العالمية (GPS) لتحسين دقة تحديد المواقع. يعمل نظام RTK من خلال استخدام تصحيح آني يتم بثه من محطة مرجعية ثابتة إلى جهاز متحرك، مما يمكن من تحقيق دقة في تحديد المواقع تصل إلى سنتيمترات².

أولاً: النقل الجوي في الجزائر

شهد سوق النقل الجوي في الجزائر تغييرات بعد إصدار النصوص التنظيمية الجديدة المتعلقة بتأسيس شركات الطيران الخاصة وفتح سوق النقل الجوي للتنافس، وهو ما يوضح حجم التطور والتقدم الذي وصلت إليه الخطوط الجوية العالمية في السنوات الأخيرة، والذي يعتبر تحدياً بالنسبة لشركة خطوط الجوية الجزائرية من أجل خلق مبدأ التنافسية العالمية كما يوضح المخطط أدناه (تم تصميمه بواسطة)، فإن النقل الجوي في الجزائر يتميز بكثافة

¹ Francois duglace, transport aerien mondial, journal actualite insolite. Page 445.

<https://www.air-journal.fr/>

² https://docs.centipede.fr/docs/centipede/2_RTK.html, 30/10/2024, 10H

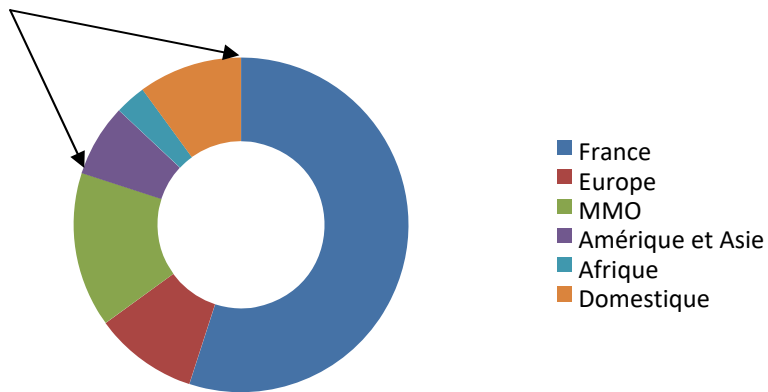
تنافسية كبيرة. فخلال السنوات الأخيرة، شهدنا وصول عدد كبير من شركات الطيران الأجنبية، الرائدة في صناعة النقل الجوي في العالم، مثل الخطوط الجوية الفرنسية، والخطوط الجوية البريطانية، ولوفتهانزا، وكذلك الخطوط الجوية القطرية.

جدول 24 : يمثل نشاط بعض الشركات الجوية الأجنبية في الجزائر

Code IATA	Companies	Pays de provenance	Nombre de passagers par an	Capacité en nombre d'aéronefs
AF	Air France	France	43 783 200	374
AT	Royal Air Maroc	Maroc	N.C.	28
AZ	Alitalia	Italie	23 900 000	162
BA	British Airways	Angleterre	35 634 000	283
LH	Lufthansa	Allemagne	51 300 000	348
LN	Libian Arab Airlines	Lybie	N.C.	N.C.
MS	Egypt Air	Égypte	5 160 000	34
QR	Qatar Airways	Qatar	N.C.	64
RB	Syrian Air	Syrie	N.C.	N.C.
SV	Saudi Arabian Airlines	ArabieSaoudite	14 488 000	145
TK	Turkish Airlines	Turquie	17 000 000	–

الفصل الرابع شركة الخطوط الجوية الجزائرية

TU	Tunis Air	Tunisie	3 600 525	28
ZI	Aigle Azur	France	1 460 000	11
JKK	Spanair	Espagne	10 721 657	58
IB	Iberia	Espagne	33 000 000	122



نلاحظ أن وجود المنافسة المباشرة يعتبر أمراً هاماً على مختلف أسواق شركة الخطوط الجوية الجزائرية ففي الواقع تجد نفسها في فترة قصيرة تتنافس في أكثر من 80% من الخطوط التي تشغلها.

يمثل النقل أحد أركان التنمية المستدامة وازدهار أي بلد، لذا تعتبر أنظمة النقل الفعالة والشبكات الحديثة ضرورية للتنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي والإنتاج بدرجات عالية خاصة وأن المسافرين المعاصر متطلب خاصة فيما يتعلق بأمور الرفاهية والراحة في كل مراحل السفر.

يشهد قطاع النقل في الجزائر تحولاً حقيقياً حيث تم تنفيذ العديد من المشاريع الكبيرة وأخرى لا تزال قيد التنفيذ لجعل هذا القطاع أكثر أداءً وفعالية في مساهمته في التنمية الاقتصادية للبلاد. قد قامت الجزائر بتطوير قطاع النقل الجوي بحيث أصبح وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولية، كما خصص مبلغ قدره 60 مليار دينار (600 مليون يورو)

لتجديد أسطول شركة الخطوط الجوية الجزائرية خلال الفترة من 2013 إلى 2017. و الذي خصص لتزويد الأسطول الجوي بثلاثة طائرات جديدة بسعة تصل إلى 150 مقعدًا وتجديد ثلاث طائرات بوينغ 767 ، كما تناقش أيضًا مسألة شراء طائرتين نقل للبضائع.

ثانيا: تاريخ شركة الخطوط الجوية الجزائرية¹

تم تأسيس قطاع النقل الجوي بناءً على طلب من الجيوش. حتى عام 1918، تم استخدام الطائرة بشكل أساسي لأغراض عسكرية، على الرغم من أن بعض خدمات البريد الجوي قد تم تجربتها بالفعل، لم تتم إنشاء أولى الخطوط الجوية العادية للركاب إلا بعد الحرب العالمية الأولى، حيث تم افتتاح خدمة يومية بين باريس ولندن في 8 فبراير 1919. ومع ذلك، كانت الطائرة تؤدي لنقل محدود جدًا في هذا الوقت، حيث كان يمكن لكل طائرة استيعاب 5 إلى 10 أشخاص فقط. تم إنشاء أولى الرحلات الجوية البريدية العادية تقريبًا في نفس الوقت، وبفضل تقدم صناعة الطيران خلال الحرب العالمية الثانية بدأ الطيران ينمو كوسيلة للنقل المدني.

في عام 1952 تم إنشاء أول خدمة منتظمة بواسطة الطائرة كومييت B-52² بين لندن وجوهانسبرج، وكانت تنفذ بواسطة طائرة كورنيه من شركة دي هافيلاند وفي أقل من عقد من الزمان، خلال سنوات الستينيات، اكتسبت صناعة النقل الجوي حظرًا شبه كاملاً على النقل عبر المحيطات على حساب السفن.

تدير صناعة النقل الجوي منظمة الطيران المدني الدولي (OACI) ، التي تأسست مؤقتًا خلال مؤتمر شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وأقيمت نهائيًا في أبريل 1947. تجمع هذه المنظمة أكثر من 150 دولة عضو، ومقرها في مونتريال. وهي المسؤولة بشكل خاص عن وضع المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية.

¹ وثائق مقدمة من طرف المصلحة التجارية

² الموسوعة العريقة، <https://areq.net/m/> ، 2024/10/28 ، 11سا

يزيد عدد الشركات الجوية حول العالم والتي عن 300 شركة، تنضم إلى رابطة النقل الجوي الدولي (IATA) ، التي تأسست في عام 1919 وأعيد تنظيمها في عام 1945، من بين هذه الشركات شركة الخطوط الجوية الجزائرية، والتي تأسست في عام 1947 تحت اسم¹ "Compagnie Générale de Transport Aérien (CGTA)"، وكانت مقرها في باريس وكانت نشاطاتها تقتصر على الأراضي الجزائرية والرحلات إلى فرنسا.

لفترة طويلة، رغب معظم الدول في أن تمتلك شركتها الوطنية الخاصة للطيران. وكان هذا هو الحال في الجزائر، حيث تم تمويل شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى حد كبير من قبل الدولة، وكانت الشركة تواجه منافسة مع شركات أجنبية تجارية أكثر توجهاً.

في 18 فبراير 1963، تم وضع "Compagnie Générale des Transports Aériens" تحت رقابة وزارة النقل، وأصبحت منذ ذلك الحين وسيلة مميزة للحكومة لتنفيذ سياسة النقل الجوي في البلاد.

شهدت شركة الخطوط الجوية الجزائرية تغييرات متعددة أثرت على سياستها في مجال النقل الوطني والدولي. أهم هذه التغييرات هي:

- الوطنية التدريجية التي اكتملت في عام 1974، مما سمح للدولة الجزائرية بالسيطرة الكاملة على الشركة.
- الانتقال إلى الاستقلالية في عام 1997، مما جعل "Air Algérie" تصبح "شركة عمومية اقتصادية" بصفة "شركة مساهمة".
- تغيير الرئيسي الآخر هو تحرير النقل الجوي الذي بدأ في الولايات المتحدة عام 1978 ثم انتشر عالمياً².

¹ ابن منصور محمد أمين، المركز القانوني للطائرة في الاتفاقيات الدولية من التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بالقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2022/2021، ص. 48.

² منظمة الطيران المدني الدولي، الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات، البيانات المتعلقة بحركة الناقلين الجويين وإحصاءات تدفقات الحركة الجوية، مونتريال، من 23 إلى 27/11/2009، ص. 2.

تُعد الجزائرية للطيران شركة تقديم خدمات في مجال نقل الركاب والشحن الجوي. إنها واحدة من أكبر شركات الطيران في إفريقيا، تأسست شركة الجزائرية للطيران في عام 1947، ولكن لم تصبح "الشركة العامة للنقل الجوي" حتى 23 مايو 1950، بعد الاستقلال وتحديداً في عام 1963، أصبحت الشركة الوطنية تحت إشراف وزارة النقل وفي هذا الوقت، كان التحكم من قبل الدولة يبلغ 51٪، بينما كانت 49٪ متاحة لشركة الخطوط الجوية الفرنسية، في عام 1968، أصبحت الجزائر تسيطر على الشركة بنسبة أكبر عندما امتلكت 82٪ من رأس المال.

في عام 1972، تحقق هدف الاستعادة الكاملة بعد شراء الـ 18٪ المتبقية التي كانت مملوكة لفرنسا ولكن هذه التأميم الكاملة للشركة لم تصبح فعالة إلا في عام 1974¹، وفقاً للمرسوم رقم 39-75 بتاريخ 17 فبراير 1975، أصبحت الجزائرية للطيران شركة وطنية للنقل والعمل الجوي "STTA"، مكلفة بتقديم خدمات النقل الجوي العام وغير العام على الشبكات الوطنية والدولية، كجزء من الخطة الوطنية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. ووفقاً للمادة 02 من المرسوم رقم 84-347 بتاريخ 24 نوفمبر 1983، تم إعادة هيكلة الشركة إلى شركتين²:

- "الجزائرية للطيران" المكلفة بالنقل الجوي الدولي.

- "إنتر الجزائر للخدمات" المكلفة بالنقل الجوي الداخلي.

لكن الشركة الثانية لم تستطع العمل سوى لمدة 10 أشهر فقط، مما أدى في عام 1988 إلى دمج الشركتين وتنظيم جديد يشمل ثلاثة كيانات مستقلة: "داخلي، دولي، مطارات"، تحت سلطة

¹ لونيس نادية، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في تفعيل الأعمال التجارية دراسة حالة التذاكر الالكترونية في مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية، رسالة ماجستير في إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر 3 كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير قسم العلوم التجارية ، 2010/2011.ص.137.

² الجريدة الرسمية، العدد 60، المرسوم رقم 84-347 بتاريخ 24 نوفمبر 1983 المتعلق بالمؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية الجزائرية..

إدارة عامة واحدة، منذ عام 1984، خضعت الجزائرية للطيران لخمس عمليات إعادة تنظيم هيكلية هذا يشير إلى عدم الاستقرار الذي لم يعزز رؤية استراتيجية واستمرار العمل. في الفترة من عام 1988 إلى عام 1996، شهدت الجزائرية للطيران اختلافاً بين الإطار التشريعي الجديد الذي ينظم المسائل (قانون 88-01¹ المتعلق بتوجيه الشركات العامة) ووضعها القانوني السابق.

في 17 فبراير 1997، أصبحت الجزائرية للطيران شركة عامة اقتصادية (EPE) قبل أن تحصل على الوضع "جزائرية للطيران" SPA برأسمال قدره 2.5 مليار دينار مقسمة إلى 25,000 سهم تم الاكتتاب بها بالكامل من قبل الدولة. هذا الوضع كان فرصة لتطوير الشركة. في عام 1999، تم إعداد خطة لتحديث وتحسين الشركة تتضمن هذه الخطة: استبدال طائرات B727-200 و B737-200 بطائرات جديدة من "الجيل الجديد" إكمال أعمال قاعدة الصيانة الجديدة.

في عام 2002، تم زيادة رأس المال إلى 14 مليار دينار وفي عام 2005، حققت الجزائرية للطيران إيرادات بلغت 48.7 مليار دينار، بزيادة نسبتها 5٪ مقارنة بعام 2004، وحققت صافي ربح قدره 8 مليارات دينار الشركة تنقل سنوياً ما يقرب من 3 ملايين راكب على خطوطها العادية، وفي عام 2009، تم زيادة رأس المال إلى 43 مليار دينار².

ثالثاً: تقديم شركة الخطوط الجوية الجزائرية

شركة الخطوط الجوية الجزائرية هي شركة مساهمة "S.P.A" برأس مال يبلغ 66,000,000,000.00 دج، وهي شركة مستقبلية بشكل قاطع. تعمل شركة الخطوط الجوية الجزائرية بشكل جيد، حيث بنت قاعدة صيانة جديدة وحديثة وحدثت أسطولها. كما بدأت في

¹ قانون رقم 88-01 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، الجريدة الرسمية العدد 02.

² أكرورسها، تأثير الانماط القيادية على عملية إدارة الصراع التنظيمي دراسة ميدانية: للمديرية العامة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية 2017/2018، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث "ل م د"، كلية العلوم السياسية و العلاقات الدولية، تخصص: إدارة الموارد البشرية، جامعة الجزائر 3. ص. 172.

تحديث أدوات إدارتها ونظام معلوماتها، وضبطت نشاطها وفقاً للمعايير، مما سمح لها بمواجهة التحديات المستمرة في السوق.

اليوم، تعد شركة الخطوط الجوية الجزائرية أيضاً ثالث أكبر شركة نقل جوي في أفريقيا¹، تنقل 3.5 مليون مسافر سنوياً، تخدم 36 مدينة في 24 دولة وتقدم 40 توقفاً في الجزائر، تدير ما يصل إلى 120 رحلة يومياً في البرنامج الذروة، لديها شبكة مبيعات تضم 150 وكالة في الجزائر وفي الخارج متصلة بنظام الحجز الخاص بها. يتم توزيع منتجها من خلال نظام الحجز العام (G.D.S) الذي اشتركت فيه شركة الخطوط الجوية الجزائرية. تعمل كوكيل عام لـ 36 شركة طيران أجنبية، تدير رحلات شارتر نفطية تنقل حوالي 500,000 مسافر سنوياً، تدير رحلات شارتر للعمرة والحج لنقل الحجاج إلى الأماكن المقدسة في الإسلام².

أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية في 17 فبراير 1997 شركة اقتصادية عامة (EPE) بصفة شركة مساهمة "S.P.A" برأس مال قدره 2.5 مليار دينار، مقسمة إلى 25,000 سهم تم التكتل فيها بالكامل من قبل الدولة من خلال الهو لدينغ الخدمي. هذه الوضعية تعتبر فرصة لتطوير الشركة.

تم في 12 فبراير 2007، إدراج السندات الخاصة بشركة الخطوط الجوية الجزائرية في بورصة الجزائر. وفي عام 2009، افتتحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية خطاً مباشراً بين الجزائر وبكين، وتم إصدار مناقصة دولية لشراء 11 طائرة (7 طائرات نقل متوسطة و4 طائرات إقليمية بتوربو - دفع)³.

¹ محمد قادري، صحفي جزائري مختص في الشأن السياسي الوطني و الدولي، الجوية الجزائرية "تتفوق على المصرية والمغربية وتصبح الثالثة في إفريقيا، جريدة الكترونية الجزائر الآن، <https://algeriemaintenant.dz/2024/04/>.

² وكالة الأنباء الجزائرية، خصصت شركة الخطوط الجوية الجزائرية 78 رحلة لنقل الحجاج نحو البقاع المقدسة خلال موسم الحج 1444/2023، <https://www.aps.dz/ar/societe/144454-2023-78>.

³ أكرورسهايم، مرجع سابق. ص. 173.

المطلب الثاني: النطاق الوظيفي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية

يمثل النطاق الوظيفي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية الإطار الذي تتحدد من خلاله مجالات نشاطها، ومستوى تدخلها في السوق، ونوعية الخدمات التي تقدمها، فباعتبارها الشركة الوطنية الناقلة، تحتل الخطوط الجوية الجزائرية موقعا محوريا ضمن منظومة النقل الجوي في الجزائر، حيث تضطلع بجملة من الوظائف المتداخلة تشمل نقل المسافرين والبضائع على المستويين الداخلي والدولي، إلى جانب تقديم خدمات الدعم الأرضي والصيانة، والمساهمة في تنشيط الاقتصاد والسياحة.

أولا: مهمة وأهداف شركة الخطوط الجوية الجزائرية

تعتبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة عامة ذات طابع اقتصادي وتجاري، ومهامها الرئيسية خلال حملتها تشمل نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد على الأراضي الوطنية والدولية بالإضافة إلى ذلك، يتعين عليها تأدية الواجبات التالية:

أهداف¹:

1- مهام الخطوط الجوية الجزائرية:

- تتضمن شركة الخطوط الجوية الجزائرية مجموعة من المهام هي كالتالي:
- تشغيل الخطوط الجوية الوطنية والدولية لضمان النقل العام المنتظم وغير المنتظم للأشخاص، الأمتعة، البضائع والبريد.
- تشغيل الخطوط الجوية الدولية وفقاً للاتفاقيات والاتفاقيات الدولية.
- بيع تذاكر السفر وإصدارها سواء لصالحها أو لصالح شركات نقل أخرى.
- تقديم خدمات تجارية وعلمية لاحتياجات الزراعة والحماية المدنية والصحة العامة والصحة.

¹ والي عمار، أهمية دراسة سلوك المستهلك في صياغة الإستراتيجية الترويجية للمؤسسة الاقتصادية : دراسة حالة شركة الخطوط الجوية الجزائرية، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية والعلوم التجريبية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2012، ص.133.

- شراء وبيع الطائرات وتأجيرها بشكل متكرر لنقل الركاب بين المطارات والمراكز الحضرية وفقاً للتشريعات السارية وتزويد الطائرات مع احترام الشروط المحددة من قبل الوزارة المشرفة.
- صيانة وإصلاح ومراجعة وجميع وظائف الصيانة الأخرى للطائرات والمعدات سواء لصالحها أو لصالح الأطراف الثالثة.
- إدارة وصيانة وتطوير المرافق المخصصة للاستخدام العام وعمليات الشحن.
- الحصول على تراخيص وتصاريح الطيران وأي تصريحات من الدول الأجنبية اللازمة لتنفيذ استخدام الطائرات المدنية.
- المشاركة مع إدارة الطيران المدني في إعادة التفاوض على حقوق الطيران والتفاوض على اتفاقيات جوية جديدة مع الدول المرتبطة¹.

2: أهداف الشركة

الأهداف الرئيسية للشركة تشمل:

- تطوير نشاط الشحن الجوي.
- تحسين هياكل التسويق والتجارة.
- إنشاء برنامج لجذب واحتفاظ العملاء.
- خفض تكاليف التشغيل والصيانة.
- تطوير وتنفيذ أدوات مناسبة للبيئة التنافسية.
- السيطرة على إدارة التكاليف (تخفيض التكاليف، تحقيق التوازن المالي، زيادة الربحية).
- تقديم خدمة مناسبة مع مراعاة متطلبات المنافسة والتغيرات الموسمية.
- مواصلة برنامج الاستثمار مع التركيز على المشاريع الأكثر إلحاحاً.
- ترشيد الوجهات الربحية وتقليل الوجهات غير الربحية.
- إقامة علاقات شراكة على الصعيدين الوطني والدولي في المجالات التجارية والتقنية.

¹ والي عمار، مرجع سابق، ص. 134.

- السيطرة على استخدام الطائرات المؤجرة من أجل تحقيق التناسق بين القدرة وبرنامج التشغيل.
 - الامتثال لشروط تحسين الكفاءة والانتظام في برنامج التشغيل.
 - تنفيذ نظام إدارة ومراقبة جودة الخدمة.
 - تطوير الشبكة الداخلية في الشركة.
 - تخفيض الترددات على الخطوط التي تحقق أقل من 60% من معدل الاستخدام.
- الوسائل البشرية (الموظفون في الشركة) لقد استثمرت شركة الخطوط الجوية الجزائرية في تدريب موظفيها بشكل جيد، بحيث تمتلك اليوم فريقاً من الجنسية الجزائرية.

ثانياً: الإمكانيات البشرية¹

الموارد البشرية للخطوط الجوية الجزائرية تشمل جميع العناصر البشرية التي تعمل في الشركة وتسهم في إدارة وتشغيل أعمالها. هذه الموارد تشمل موظفين في مختلف القطاعات والتخصصات، مثل الطيارين، ومضيفي الطيران، والمهندسين، والفنيين، وموظفي الصيانة، وموظفي الأمن، والإداريين، والموارد البشرية، وغيرهم.

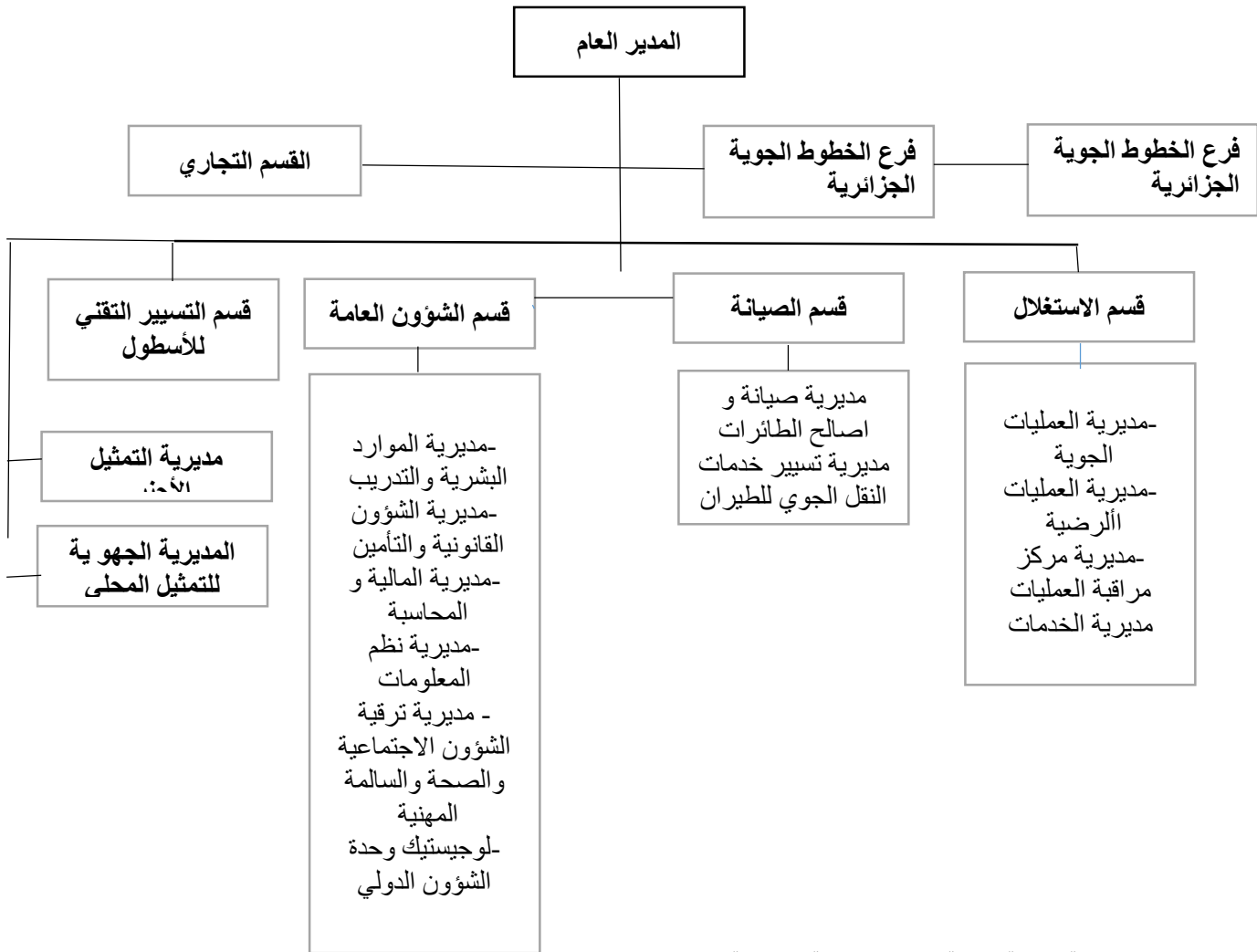
- 8140 موظفين أرضيين.
- 685 موظفين تجاريين تنقلوا جويًا (PNC)، بما في ذلك 256 مضييفة و431 مضيف.
- 412 موظفين تجاريين تقنيين (PNT)، بما في ذلك 200 قائد طائرة و256 طيارًا.

- بالإضافة لموظفين خارج الوطن يبقى عددهم مجهول نظراً لرفض التصريح بها من طرف الجيهاات المعنية.

لتحقيق مهمتها بشكل جيد، وتوفير ديناميكية ملائمة لاهتماماتها وأنشطتها في مجال النقل الجوي، تم تنظيم شركة الخطوط الجوية الجزائرية وفقاً للهيكل التنظيمي العام التالي:

¹ احصائيات مقدمة من طرف الشركة قسم الموارد البشرية.

الشكل رقم 7. الهيكل التنظيمي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية¹



المصدر: وثيقة داخلية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية

ثالثاً: تقييم شركة الخطوط الجوية الجزائرية(نقاط القوة والضعف)

تقييم شركة الخطوط الجوية الجزائرية يهدف إلى تقدير نقاط قوتها ونقاط ضعفها لضبط القوى ومحاولة تقليل الضعف.

❖ نقاط القوة والضعف:

نقاط القوة:

- رأسمال اجتماعي معزز، بلغ 43,000,000,000.00 دج، تم زيادة رأس المال الاجتماعي على مراحل من خلال دمج احتياطات الشركة.

¹ وثائق داخلية مقدمة من طرف مصلحة الأرشفة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية

- تبني سياسة مالية جديدة "حذرة" تُطبق على المدى القصير والمتوسط والبعيد في إطار التزامات مالية جديدة للشركة.
- أسطول سيتم تجديده بالكامل (26 طائرة جديدة).
- قاعدة صيانة مجهزة بأحدث التقنيات في مطار الجزائر، والتي تشكل مركزًا جديدًا للربح لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.
- موقف مريح على السوق الشركة الوحيدة.
- توسيع الشبكة إلى رحلات طويلة المدى وافتتاح خطوط جوية جديدة.
- إعادة هيكلة الشركة إلى مجموعة لمواجهة التحديات الحالية، مع تفريع الأنشطة في مجالات مثل الصيانة، الإمداد والتجهيز، الرحلات الداخلية، الرحلات الدولية، الشحن، خدمة المساعدة على الأرض وشركة السفر.
- من خلال طرح أسهمها في البورصة، تشارك شركة الخطوط الجوية الجزائرية بنشاط في تطوير بورصة الجزائر وتطور السوق المالي الوطني.

❖ نقاط الضعف: ¹

- في تصنيف شركات الطيران العالمي لعام 2008 "مجموعة أفضل شركات الطيران"، تصنف شركة الخطوط الجوية الجزائرية في المرتبة 113 على الصعيدي العالمي مع تراجع واضح في الآونة الأخيرة فحسب التصنيف الأخير من بين 360 شركة جوية الخطوط الجوية الجزائرية خارج التصنيف.
- بيئة اقتصادية عالمية غير مواتية.
- قوة اليورو تؤثر سلبًا على واردات السلع والخدمات من الاتحاد الأوروبي.
- ديون كبيرة نتيجة التمويل لاقتناء الأسطول الجديد بكميات كبيرة.
- نسبة ملء منخفضة.
- تأخير في تسليم الأمثلة.

¹ من اعداد الطالبة بناء على مقال مقدم من طرف الشركة المصلحة التجارية.

- منافسة شركات أجنبية على السوق وخاصة على شبكة الرحلات إلى فرنسا.
- زيادة كبيرة في أسعار الوقود.

المبحث الثاني: استراتيجية شركة الخطوط الجوية الجزائرية في التحسين من موقعها في السوق الجزائرية في ظل فتح المجال أمام المنافسين

مع فتح المجال أمام المنافسين، أصبح من الضروري على شركة الخطوط الجوية الجزائرية تعزيز موقعها في السوق المحلية والعالمية يمكن تحقيق ذلك من خلال تنفيذ استراتيجيات متعددة، مثل تحسين جودة الخدمة المقدمة للركاب وتوسيع شبكة الوجهات الجوية المتاحة، بالإضافة إلى ذلك، ينبغي عليها تكثيف جهود التسويق والدعاية لزيادة الوعي بعلامتها التجارية وجذب المزيد من العملاء كما يمكن أن تعمل على تطوير الجانب التكنولوجي وتقديم خدمات إضافية لزيادة قيمة العرض وتميزها في السوق، بالتركيز على هذه الاستراتيجيات يمكن لشركة الخطوط الجوية الجزائرية تعزيز تنافسيتها وتحقيق النجاح في سوق الطيران المحلية.

المطلب الأول: تدعيم الأسطول الجوي وفتح خطوط جديدة¹:

تعزيز الأسطول الجوي وفتح خطوط جديدة يعتبران استراتيجيتين مهمتين لتحسين موقع شركة الخطوط الجوية الجزائرية في السوق المحلية والمنافسة الأجنبية هذه الخطوات يمكن أن تسهم بشكل كبير في زيادة حصة السوق وجذب المزيد من الركاب.

أولاً: تدعيم الأسطول الجوي

تعتزم شركة الخطوط الجوية الجزائرية تعزيز موقعها في السوق المحلية من خلال تدعيم أسطولها الجوي بشراء 15 طائرة جديدة وصفقة تأجير 10 طائرات من الجيل الأحدث، تشغل الخطوط الجوية الجزائرية اليوم أسطولاً مكوناً من 55 طائرة تقي بمعايير السلامة الدولية، وتستخدم لنقل الركاب والبضائع.

¹ مقابلة مع نائب المدير العام لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، يوم 2023/12/15، 14 س.

الشكل 4 : أسطول شركة الخطوط الجوية الجزائرية



المصدر: وثيقة مقدمة من طارف نائب مدير شركة الخطوط الجوية الجزائرية

يمثل الشكل أسطول شركة الخطوط الجوية الجزائرية الذي يقدر ب 55 طائرة مخصصة لنقل المسافرين والبضائع مع توضيح طرازها ونوعيتها من بين هذه الطائرات:

• 08 طائرات من طراز. AIRBUS A330-200.

• 25 طائرة من طراز. Boeing-B737-800.

• 05 طائرات من طراز. Boeing-B737-600.

• 02 طائرة من طراز. Boeing-B737-700.

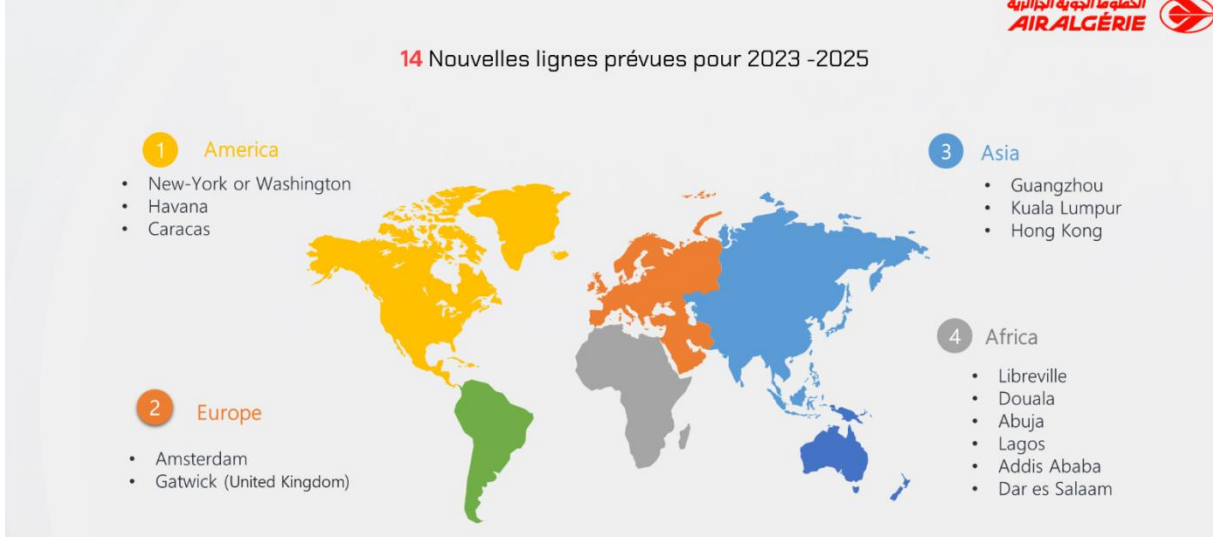
• 15 طائرة من طراز. ATR-72.

أما في ما يخص الطائرات الجدد ستكون من طراز Airbus A350-1000 ، Boeing 737 MAX ، A330-900N ، A330neo من إيرباص، في حين 10 طائرات جديدة بنظام التأجير والتي تعتبر من "أحدث الأجيال" لم يتم تحديد طرازاتها بعد. هذه الخطوات تعكس استراتيجية الشركة لتحديث وتوسيع أسطولها، من أجل تعزيز قدرتها على تلبية احتياجات الركاب والتنافس في سوق الطيران المحلي والعالمي.

ثانيا: فتح خطوط جديدة

تطمح شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى تعزيز قدراتها في النقل الجوي داخل البلاد وخارجه من خلال فتح خطوط جوية جديدة تربط الجزائر مع عديد الدول.

الشكل 5 : فتح 14 خط جديد 2025/2023



المصدر: نيابة رئاسة الشركة

نلاحظ من خلال هذا الشكل مجمل الخطوط الجديد التي سيتم استحداثها في الفترة الممتدة من 2023 الى 2025 والتي شملت دول من أربع قارات موزعة كالتالي:

تنظيم وجهات الطيران لشركة الخطوط الجوية الجزائرية (AIR ALGÉRIE) وفقاً للقارات كالتالي:

أمريكا:

• نيويورك أو واشنطن

• لا هافانا

• كراكاس

أوروبا:

• أمستردام

• جاتويك (المملكة المتحدة)

آسيا:

- كانتون
- كوالالمبور
- هو نغ كونغ

أفريقيا:

- ليبيرفيل
- دوالا
- أبوجا
- لاغوس
- أديس أبابا
- دار السلام

هذه الوجهات تمثل مجموعة متنوعة من الوجهات الرئيسية على مستوى العالم، وتساهم في تحقيق أهداف النمو والتوسع لشركة الخطوط الجوية الجزائرية وتلبية احتياجات وتطلعات الركاب.

المطلب الثاني: حتمية فتح النقل الجوي أمام الشركات الخاصة في ظل المنافسة

تعد حتمية فتح قطاع النقل الجوي أمام الشركات الخاصة في ظل المنافسة من الخطوات الأساسية لتعزيز فعالية السوق وتحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين، فالاحتكار الحكومي للنقل الجوي غالباً ما يؤدي إلى ضعف الأداء وارتفاع التكاليف، في حين أن دخول القطاع الخاص يخلق بيئة تنافسية تحفز الابتكار وتوسع الخيارات المتاحة، كما يساهم فتح المجال أمام الشركات الخاصة في جذب الاستثمارات، تطوير البنية التحتية، وتوسيع شبكات النقل الجوي، وهو ما يعزز من قدرة الجزائر على الربط بين الأسواق المحلية والإقليمية والدولية.

أولاً: فتح المجال للخواص

أكد وزير النقل، السيد لزهر هاني، اليوم الإثنين، أن تأسيس شركة نقل جوي عامة لتولي خدمات الرحلات الداخلية جاء نتيجة للتحديات التي واجهتها شركة الخطوط الجوية في إدارة النقل الدولي والداخلي. وأشار إلى أن فتح السماء الجوية أمام الشركات الخاصة هو قرار سياسي لا رجعة فيه، موضحاً أنه لن يقتصر على الرحلات الداخلية فقط بل سيتجاوزها ليشمل النقل الدولي.

وأوضح الوزير أن الناقلات الجوية الجزائرية لا تملك القدرة على تلبية الطلب في 36 مطاراً متواجدة على التراب الوطني، والذي يحتل فيه النقل الجوي دوراً استراتيجياً وأكد أن رئيس الجمهورية اقترح تأسيس شركة وطنية عامة للنقل الجوي على مستوى المطارات الداخلية. وأكد الوزير أيضاً على أن قطاع الملاحة الجوية مفتوح للمستثمرين الخواص في الرحلات الداخلية والدولية، مشيراً إلى قرار مجلس الوزراء بتأسيس شركة عامة داخلية للنقل الجوي داخل البلاد، مع توفير فرص للناقلات الجوية الجزائرية لتشغيل الرحلات الدولية.

وأضاف قائلاً أن قرار فتح المجال الجوي للمستثمرين الخواص هو قرار سياسي لا رجعة فيه، مشيراً إلى أنه ينطبق أيضاً على الملاحة البحرية وبخصوص تقليص الوكالات التجارية للناقلات الجوية الجزائرية في الخارج، أو ضح أن تأسيس هذه الوكالات جاء في زمن لم تكن فيه متوفرة خدمة الإنترنت ووسائل الاتصال الحديثة، مما دعا إلى الحاجة للزبائن لزيارة الوكالات لشراء تذاكر السفر وأشار إلى أن شركات النقل الجوي العالمية قامت بالإجراء نفسه وأغلقت وكالاتها التجارية بسبب التكاليف الباهظة، مع الاحتفاظ بالوجود في المطارات الدولية فقط¹.

جاء هذا القرار كمحاولة لتعزيز المنافسة في السوق المحلية، مما يشجع على تحسين الخدمات وتوفير أسعار تنافسية للمسافرين ومع توسيع النطاق ليشمل النقل الجوي الدولي، يمكن أن

¹ وزير النقل السيد لزهر هاني ، المؤسسة العمومية للتلفزيون الجزائري <https://www.entv.dz/> ، 2022/03/22 ، على الساعة 14سا.

يؤدي هذا القرار إلى تعزيز العلاقات التجارية والسياحية الدولية، مما يعزز التبادل التجاري ويسهم في التنمية الاقتصادية للبلاد.

بشكل عام، يمثل قرار تأسيس شركة نقل جوي عمومية خطوة إيجابية لتعزيز النقل الجوي في البلاد وتلبية احتياجات المسافرين، بالإضافة إلى دعم النمو الاقتصادي وتعزيز الاستقلالية الوطنية في هذا القطاع الحيوي.

ثانياً: الانتقال من الاحتكار الى المنافسة

يعد القطاع الجوي ذراع اقتصادي حيوي ومهم للغاية للاقتصاد الوطني ويحتاج إلى تعزيز قدراته بشكل ملحّ لمواءمة رؤية الجزائر الجديدة، جاء في قانون المالية لعام 2022 تدبير يتيح "إزالة الجمارك لتحويل الطائرات وأجزائها إلى حالة مستعملة" في المادة 34، وهذا التدبير يأتي في إطار "تبسيط الأحكام التشريعية المتعلقة بتشجيع الاستثمار في مجال النقل الجوي تنفيذاً لتوجيهات السلطات العامة"، وهو ما ورد في مذكرة التفسير، يهدف هذا التدبير إلى تسهيل الحصول على الطائرات التي تتوافق مع المعايير الدولية والوطنية للسلامة، من أجل تعزيز العلامة التجارية الوطنية وزيادة حصتها في السوق ومواجهة المنافسة الشديدة من شركات الطيران الأجنبية، ستحدد تفاصيل تطبيق هذا التدبير من خلال "قرار مشترك بين وزير النقل ووزير المالية"، خاصة وأن العديد من المستثمرين المحتملين "أبدوا اهتمامهم" بالنقل الجوي والبحري، وفقاً لوزارة النقل في يونيو 2022، وافقت وزارة النقل مبدئياً على 16 طلباً للاستثمار في مجال النقل الجوي، بما في ذلك 9 طلبات تتعلق بخدمات النقل الجوي العام للركاب والبضائع، يأتي هذا القبول المبدئي في إطار تعزيز الاستثمار في هذا القطاع، سواء كان ذلك من خلال شراكات بين القطاعين العام والخاص أو بين القطاعين الخاصين وفقاً لرأي عبد الغني بن عمارة، خبير في النقل المتكامل، فإن فتح قطاع النقل الجوي، سواء للركاب أو البضائع، للمنافسة هو "أمر بالغ الأهمية" للبلاد. بشكل عام، من المتوقع أن تؤدي هذه الفتحة

إلى انخفاض في الأسعار وتحسين في الموثوقية وجودة الخدمات، يرى أن لدى الجزائر العديد من العوامل التي يمكن الاستفادة منها لتحقيق مشروعها في أفضل الظروف¹.
ان هذا القرار يبرز أهمية فتح قطاع النقل الجوي في الجزائر للمنافسة، سواء كان ذلك في نقل الركاب أو البضائع وتشير إلى أن هذا الإجراء ليس مجرد تطلعات اقتصادية، بل يعد ضرورة حيوية لتطوير القطاع وضمان تحقيق أقصى استفادة من الإمكانيات المتاحة.
حيث ان فتح السوق للمنافسة سيؤدي بالضرورة لتحسين الخدمات وتقليل التكاليف، مما يعود بالفائدة على المسافرين وقطاع النقل الجوي بشكل عام.
بالإضافة إلى ذلك، يوضح الجهود المبذولة للتعاون مع القطاع الخاص وجذب الاستثمارات، مما يعكس التزام الحكومة بتعزيز الشراكات الاستراتيجية لتطوير القطاع الجوي.

¹ Farida Iarbi, **Ouverture du transport aérien à des compagnies privées : «La concurrence est primordiale»**, ELMOUJAHID Actualite, <https://www.elmoudjahid.dz/>, 13/05/2023, 12H

المبحث الثالث: دراسة تجريبية لرضا العملاء على أداء استراتيجية الشركة:

من خلال استطلاعنا، حاولنا تحقيق هدف محدد وهو أساسًا تقييم مستوى رضا عملاء Air Algérie على جودة الخدمات التي يتم تقديمها طوال تجربتهم مع الشركة، بدءًا من شراء تذكرة السفر حتى وصولهم إلى وجهتهم من خلال المطار. من خلال هذا التقييم لمدى الرضا، سيتم دراسة تحديد أداء الاستراتيجية التجارية، حيث أن مؤشر قياس وتقييم الأداء في بحثنا هو رضا العملاء. أولاً: تحليل وتفسير البيانات الميدانية.

يعتبر التحليل في العلوم الإنسانية: عملية بحثية علمية متخصصة تخضع لها البيانات المجمعة بواسطة البحوث الميدانية، حيث يقوم الباحث فيها بوصف هذه البيانات والتعليق عليها كيفيا بهدف إعطاء القارئ صورة واضحة عن الظاهرة المدروسة وعليه كانت دراستنا وتفرغ جداولها وتحليلها كالآتي:

1: الجذب المجتمعي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية الجدول رقم(25): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس

المتغير	التكرار	النسبة %
ذكر	137	54.8
أنثى	113	45.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(01) الذي يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس نجد نسبة الذكور بلغت 54,8% أما نسبة الإناث قدرت ب 45,2%، وهذا يدل على أن لا وجود لفروقات كبيرة بين الجنسين في تعاملهم وتفضيلهم لشركة الخطوط الجوية الجزائرية بالرغم من التفاوت الطفيف والذي يبلغ حوالي 8 بالمئة.

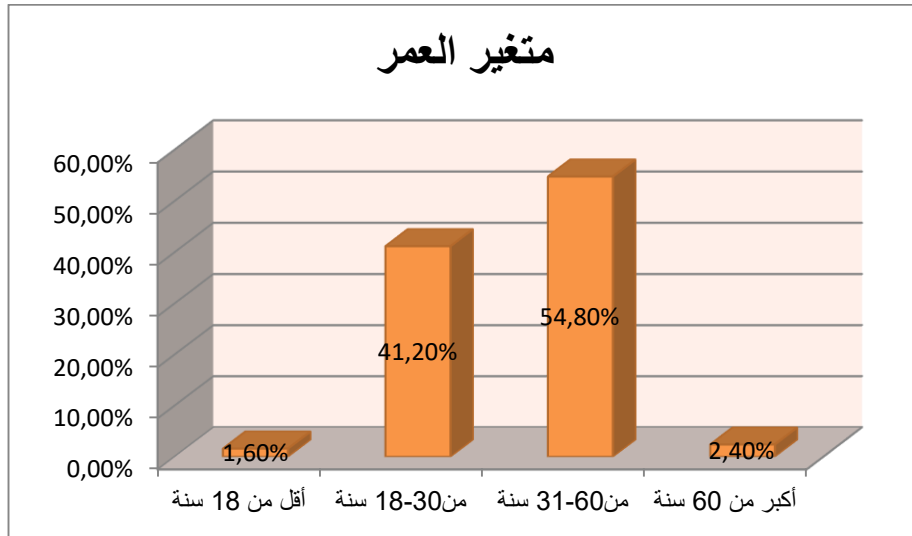
الجدول رقم(26): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير العمر

المتغير	التكرار	النسبة %
أقل من 18 سنة	4	1.6
من 18-30 سنة	103	41.2
من 31-60 سنة	137	54.8
أكبر من 60 سنة	6	2.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(02) الذي يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير العمر نجد في المرتبة الأولى الفئة العمرية (من 31-6 سنة) بنسبة 54,8%، تلتها في المرتبة الثانية الفئة العمرية (من 18-30 سنة) بنسبة 41,2%، وتليها في المرتبة الثالثة الفئة العمرية (أكبر من 60 سنة) بنسبة 2,4%، بينما نجد في المرتبة الرابعة الفئة العمرية (أقل من 18 سنة) بنسبة 1,6% كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة تتراوح أعمارهم بين 31 إلى 60 سنة، وهو ما يوضح أن فئتي الأطفال الصغار والشيوخ أقل تعاملًا مع الشركة وقد يرجع هذا إلى الحالة الصحية للفئتين والتي تحتاج إلى رعاية خاصة لم يجدوها في الشركة لذا فضلوا شركات طيران أخرى.

الشكل رقم 7



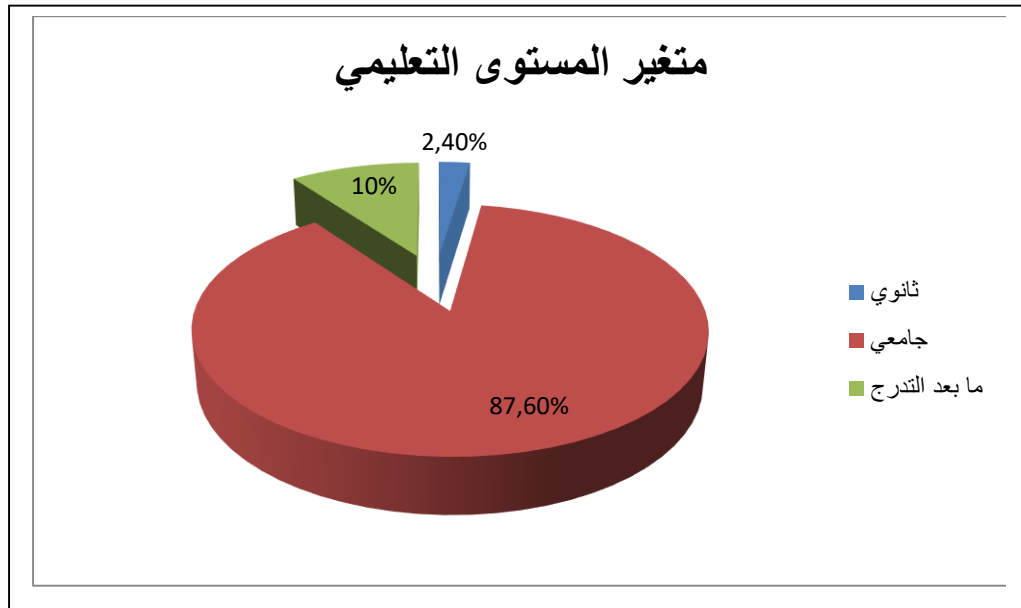
الجدول رقم (27): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى التعليمي

المتغير	التكرار	النسبة %
ثانوي	6	2.4
جامعي	219	87.6
ما بعد التدرج	25	10.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (03) الذي يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى التعليمي نجد في المرتبة الأولى مستوى (جامعي) بنسبة 87,6%، تلتها في المرتبة الثانية مستوى (ما بعد التخرج) بنسبة 10%، بينما تلتها في المرتبة الثالثة مستوى (ثانوي) بنسبة 2,4% كأقل نسبة، مما سبق نستنتج أن اغلب أفراد العينة جامعيين

الشكل رقم 08



الجدول رقم (28): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة الاجتماعية

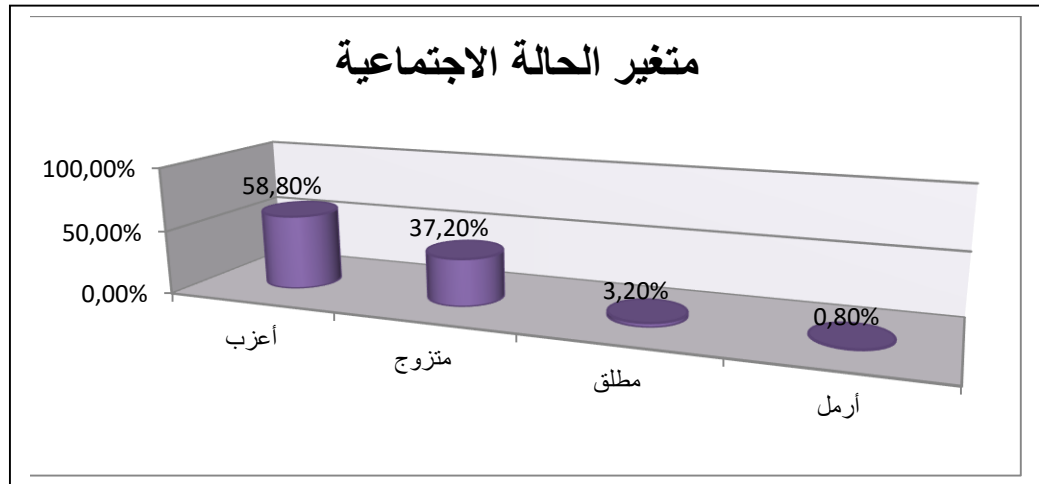
المتغير	التكرار	النسبة %
أعزب	147	58.8
متزوج	93	37.2
مطلق	8	3.2
أرمل	2	.8
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (04) الذي يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة الاجتماعية نجد في المرتبة الأولى (أعزب) بنسبة 58,8%، تلتها في المرتبة الثانية (متزوج) بنسبة 37,2%، وتليها في المرتبة الثالثة (أرمل) بنسبة 8%، بينما نجد في المرتبة الرابعة (فئة المطلقين) بنسبة 3,2% وهي أصغر نسبة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة عزاب،

ويعود هذا إلى القدرات الجسدية والذهنية والمتطلبات غير المكلفة للشخص العازب بالمقارنة مع افئات الأخرى.

الشكل رقم 09



الجدول رقم (29): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة العملية

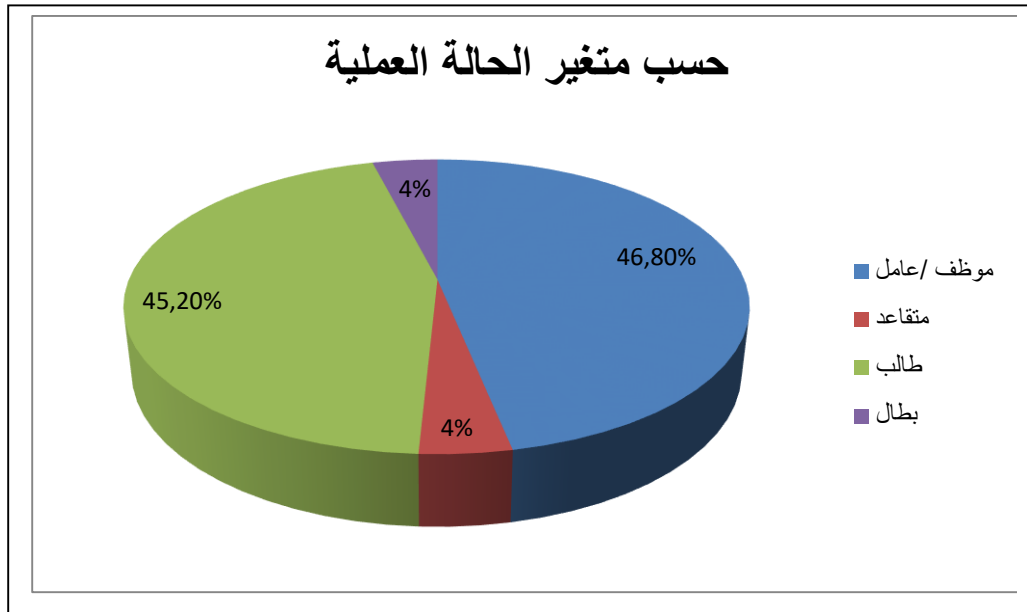
المتغير	التكرار	النسبة %
موظف /عامل	117	46.8
متقاعد	10	4.0
طالب	113	45.2
بطل	10	4.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد على إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (05) الذي يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة العملية نجد في المرتبة الأولى (موظف/عامل) بنسبة 46,8%، تلتها في المرتبة الثانية (طالب) بنسبة 45,2%، بينما نجد في المرتبة الثالثة كل من (متقاعد) و(بطل) بنسبة متساوية قدرت

ب 43,2% لكل منهما وهي أقل نسبة، مما سبق نستنتج أن النسبة الأعلى من أفراد العينة موظفين، هي الأعلى بالمقارنة مع الفئات الأخرى بالنظر الى الإمكانيات وقدرة هذه الفئة في اقتناء تذاكر والتي تعتبر باهضة الثمن مقارنة مع الشركات الأخرى التي تلجأ إليها الفئات الأخرى.

الشكل رقم 10



2- الحاجيات ودوافع السفر لدى أفراد المجتمع:

الجدول رقم (30): يبين معدل السفر السنوي للمبحوثين

المتغير	التكرار	النسبة %
مرة واحدة	154	61.6
من 2 الى 4 مرات	75	30.0
أكثر من 5 مرات	21	8.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (06) الذي ما هو معدل السفر السنوي للمبحوثين اذ يأتي في المرتبة الأولى السفر لمرة واحدة بنسبة 61,6%، تلتها في المرتبة الثانية (من 2 إلى 4 مرات) بنسبة 30%، في حين سجلت في المرتبة الثالثة (أكثر من 5 مرات) بنسبة 8,4% كأقل نسبة، وهو ما يدل على أن معظم أفراد العينة يسافرون مرة واحدة سنويا، ويمكن ارجاع ذلك الى المستوى المعيشي وعدم القدرة على تحمل تكاليف السفر.

الجدول رقم (31): يبين ما هو الغرض من السفر لدى المبحوثين

المتغير	التكرار	النسبة %
الدراسة	86	24.5%
العمل	70	19.9%
السياحة	179	51.0%
العلاج	16	4.6%
المجموع	351	100.0%

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (07) الذي يبين غرض المبحوثين من السفر تأتي في المرتبة الأولى السياحة بنسبة 51%، تلتها في المرتبة الثانية الدراسة بنسبة 24,5%، وتليها في المرتبة الثالثة العمل بنسبة 19,9%، بينما نجد في المرتبة الرابعة العلاج بنسبة 4,6% وهي أصغر نسبة، مما سبق يستنتج أن معظم أفراد العينة يسافرون بغرض السياحة - غالبا ما تكون الوجهات السياحية تلك الدول التي تتميز بعدم غلاء الأسعار كتونس-، ويمكن ارجاع سبب تفاوت النتائج الى المستوى المعيشي الذي يسمح بقضاء فترة سياحية تتمثل في عدة أيام فقط بالمقارنة مع الدراسة والعمل في الخارج الذي غالبا ما يكون مكلفا جدا ويتعدى قدراتهم المادية.

الجدول رقم(32): يبين الدرجات المفضلة للسفر لدى المبحوثين

المتغير	التكرار	النسبة %
اقتصادية	200	80.0
الدرجة الأولى	41	16.4
رجال أعمال	9	3.6
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(08) الذي يبين درجة سفر المبحوثين، إذ تأتي في المرتبة الأولى الدرجة الاقتصادية بنسبة 80%، تلتها في المرتبة الثانية الدرجة الأولى بنسبة 16,4%، في حين سجلت في المرتبة الثالثة رجال أعمال بنسبة 3,6% كأصغر نسبة، وعليه يستنتج أن أغلب أفراد العينة يسافرون في الدرجة الاقتصادية، وهذا التباين الواضح راجع الى المستوى المعيشي للمسافرين والذي أغلبهم من الطبقة المتوسطة الذين يفضلون الطبقة الاقتصادية أو يمكن ارجاعها للخدمات المقدمة من طرف الشركات الجوية وتقاربها من الدرجة الأولى لذا لا يوجد فرق بين الدرجات وبالتالي توفير المصاريف.

الجدول رقم(33): يبين العوامل المؤثرة في عملية اختيار شركات الطيران من طرف المبحوثين

المتغير	التكرار	النسبة %
السعر	150	52.6%
الخدمة	58	27.6%
الدقة في المواعيد	42	19.8%
المجموع	250	100.0%

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (09) الذي يبين العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركات الطيران، وبناء على مجموعة المعايير الموضوعة لتحديد عوامل التأثير، يأتي في المرتبة الأولى السعر بنسبة 52,6%، تلتها في المرتبة الثانية معيار الخدمة المقدمة أثناء الرحلة بنسبة 27,6%، في حين سجلت في المرتبة الثالثة الدقة في المواعيد بنسبة 19,8% كأصغر نسبة، ومما سبق يمكن القول أن العوامل التي تؤثر في عملية اختيار معظم أفراد البحث لشركة الطيران تتمثل في عامل السعر، ويمكن ارجاع السبب الى اهتمام المسافرين بالجانب المادي وعدم الاكتراث بما توفره الشركات من خدمات ودقة في المواعيد أو لانعدام عامل الخدمات والدقة في المواعيد مما يؤدي الى التوجه للعامل المادي، وهذا راجع دوما للمستوى المعيشي والدخل الفردي.

الجدول رقم (34): يبين مفاضلة المبحوثين بين الخطوط الجوية الجزائرية والأجنبية

المتغير	التكرار	النسبة %
الخطوط الجوية الجزائرية	93	37.2
الخطوط الجوية الأجنبية	157	62.8
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (10) الذي يبين المفاضلة في الاختيار بين الخطوط الجوية الجزائرية و الأجنبية من طرف المبحوثين ، تبين أنه جاءت في المرتبة الأولى الخطوط الجوية التابعة للشركات الأجنبية بنسبة 62,8%، في حين جاءت في المرتبة الثانية الخطوط الجوية الجزائرية

بنسبة 37,2%، إذ يمكن ارجاع هذا الاختيار لعدة أسباب منها عدم ارتقاء الخدمات المقدمة للمستوى المطلوب، وعدم دقة المواعيد بالإضافة للتأخرات، بالإضافة إلى أهم عامل والمتعلق بالأسعار والتي غالبا ما تكون رخيصة بالمقارنة مع الخطوط الجوية الجزائرية.

3-الرضا المجتمعي حول شركة الخطوط الجوية الجزائرية:

الجدول رقم(35): يبين كيفيات الحجز لدى المبحوثين

المتغير	التكرار	النسبة %
وكالة الخطوط الجوية الجزائرية	6	2.4
الهاتف	48	19.2
الأنترنيت	157	62.8
الوكالات السياحية	39	15.6
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد على إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(11) الذي يبين كيفيات قيام المبحوثين بعملية الحجز، يحتل الاعتماد على الانترنت المرتبة الأولى بنسبة 62,8%، تلتها في المرتبة الثانية الهاتف بنسبة 19,2%، وتليها في المرتبة الثالثة الوكالات السياحية بنسبة 15,6%، بينما نجد في المرتبة الرابعة (وكالة الخطوط الجوية الجزائرية) بنسبة 2,4% وهي الأقل، مما سبق يستنتج أن معظم أفراد العينة يقومون بعملية الحجز عبر الانترنت بالنظر إلى ما تتيحه هذه الطريقة من ربح للوقت وعدم تضييعه في التنقل الشخصي إلى مقرات بيع التذاكر بوكالات الشركة.

الجدول رقم(36): يبين تقييم المبحوثين لعملية الحجز في مختلف فروع الشركة

المتغير	التكرار	النسبة %
سهلة	78	31.2
متوسطة	153	61.2
معقدة	19	7.6
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(12) الذي يبين تقييم المبحوثين لعملية الحجز في مختلف فروع الشركة نجد أن 61,2% منهم أجابوا بمتوسطة، تلتها نسبة 31,2% منهم أجابوا بسهولة، ثم نسبة 7,6% منهم أجابوا بمعقدة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة يقيمون عملية الحجز في مختلف فروع الشركة على أنها متوسطة وهذا راجع الى موقع الشركة الذي قد يعاني من مشاكل تقنية تؤدي لعدم الحجز في الوقت المراد بالإضافة إلى الطوابير الطويلة التي تشهدها الوكالات.

الجدول رقم(37): يبين مدى مواجهة المبحوثون لمشاكل أثناء عملية الحجز

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	135	54.0
لا	115	46.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول(13) الذي يبين مدى مواجهة المبحوثين لمشاكل أثناء عملية الحجز نلاحظ أنها جاءت بنسب متقاربة في الإجابات بين وجود/عدم وجود مشاكل، إذ أن 54 % منهم أجابوا ب نعم، في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب لا 46%، وبالرغم من

ذلك يمكن القول بأنها نسبة سيئة وعالية لطالما بلغت هذا الحد مما قد ينعكس على جاذبية الشركة للزبائن مما يؤثر على أدائها ودرجة تنافسيتها.

الجدول رقم(38): يبين أهم المشاكل التي واجهت المبحوثين أثناء قيامهم بعملية الحجز

المتغير	التكرار	النسبة %
عدم توفر نقاط البيع	54	20.8
مشاكل الأنترنت	52	20.0
مشاكل تقنية في موقع الشركة	29	4.8
الامتناع الاجابة	115	46.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(14) الذي يبين أهم المشاكل التي واجهت المبحوثين في عملية الحجز، من أي نوع نجد في المرتبة الأولى عدم الإجابة بنسبة 54,4%، تلتها في المرتبة الثانية عدم توفر نقاط البيع بنسبة 20,8%، وتليها في المرتبة الثالثة مشاكل الانترنت بنسبة 20%، بينما نجد في المرتبة الرابعة المشاكل التقنية التي تواجه موقع الشركة بنسبة 4,8% وهي أصغر نسبة، مما سبق نلاحظ أن كثير من أفراد العينة لم يجيبوا على هذا البند مما يجعلنا في موقف يصعب تقييم هذا العنصر.

الجدول رقم(39): يبين تقييم المبحوثين لأسعار خطوط الطيران الجزائرية

المتغير	التكرار	النسبة %
رخيصة	2	.8
متوسطة	101	40.4
مرتفعة	147	58.8
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(15) الذي يبين تقييم المبحوثين لأسعار خطوط الطيران الجزائرية نجد نسبة 58,8% منهم أجابوا ب (مرتفعة) وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 40,4% منهم أجابوا ب (متوسطة)، ثم نسبة 8% منهم أجابوا ب(رخيصة)، ولهذا يمكن القول أن معظم أفراد العينة يقيمون أسعار خطوط الطيران الجزائرية على أنها مرتفعة، وهذا بالنظر للقدرة الشرائية من جهة ومقارنتها بأسعار الخدمة في شركات أجنبية والتي تعتبر رخيصة.

الجدول رقم(40): يبين مدى قيام المبحوثين بمقارنة الأسعار قبل الحجز

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	184	73.6
لا	20	8.0
بعض الأحيان	46	18.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد على إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(16) الذي يبين مدى قيام المبحوثين بمقارنة الأسعار قبل الحجز نجد نسبة 73,6% منهم أجابوا ب نعم وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 18,4% منهم أجابوا ب بعض الأحيان ، ثم نسبة 8% منهم أجابوا ب لا ، مما سبق نستنتج أن أغلب أفراد العينة

يقومون بمقارنة الأسعار قبل الحجز ، وهذا راجع انعدام الثقة في الشركة بالإضافة الى المعلومة التي أصبحت متاحة للجميع مما يمكنهم من فهم التباينات بين الشركات فيما يخص الأسعار .
الجدول رقم(41): يبين مدى مواجهت المبحوثين لحالات تأخر أو إلغاء رحلتهم

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	182	72.8
لا	68	27.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول(17)الذي يبين مدى مواجهت المبحوثين حالات تأخر أو إلغاء رحلتهم نلاحظ أن أعلى نسبة منهم أجابوا ب نعم حيث بلغت 72,8% , في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب لا 27,2% ، ومنه نستنتج أن معظم أفراد العينة واجهتهم حالات تأخر أو إلغاء رحلتهم، وهو ما يبين حات الاختلال الذي تعاني منه الشركة مما يؤثر على جودة الخدمة وبالتالي على الاقبال من طرف الزبائن.

الجدول رقم(42): يبين أسباب التأخر في المواعيد

المتغير	التكرار	النسبة %
المناخ	67	26.8
خلل تقني	91	36.4
تأخر الرحلة السابقة	32	12.8
الضبابية، عدم معرفة السبب	60	24.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (18) الذي يبين أسباب التأخر في المواعيد حيث نجد في المرتبة الأولى خلل تقني بنسبة 36,4%، تلتها في المرتبة الثانية المناخ بنسبة 26,8%، وتليها في المرتبة الثالثة الضبابية وعدم معرفة السبب بنسبة 24%، بينما نجد في المرتبة الرابعة التأخر من الرحلات السابقة بنسبة 12,8% وهي أصغر نسبة، مما سبق نستنتج أن النسبة الأعلى من أفراد العينة واجهتهم حالات تأخر أو إلغاء رحلتهم بسبب خلل تقني، مما يوضح درجة تردي الخدمة بالنظر الى هذا السبب الذي يرجع الى إمكانيات الشركة وقدرات الشركة على إصلاحه واتحكم فيه.

الجدول رقم (43): يبين الحصول على معلومات مفصلة حول التأخيرات والإلغاءات في المطار

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	66	26.4
لا	184	73.6
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول (19) الذي يبين الحصول على معلومات مفصلة حول التأخيرات والإلغاءات في المطار نلاحظ أن أعلى نسبة منهم أجابوا ب لا حيث بلغت 73,6%، في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب نعم 26,4%، وعليه معظم أفراد العينة لا يحصلون على معلومات مفصلة حول التأخيرات والإلغاءات في المطار، مما يؤثر على مكانة الشركة في نظر الزبائن والاقبال عليها من طرف المبحوثين أنفسهم مستقيلا حتى أعلى محيطهم الاجتماعي.

الجدول رقم(44): يبين تقييم المبحوثين للمدة التي انتظروها في الطابور

المتغير	التكرار	النسبة %
قليلة	14	5.6
متوسطة	120	48.0
طويلة	116	46.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(18) الذي يبين تقييم المبحوثين للمدة التي انتظروها في الطابور نجد نسبة 48% منهم أجابوا ب متوسطة وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 46,4% منهم أجابوا ب طويلة ، ثم نسبة 5,6% منهم أجابوا ب قليلة، وبالتالي النسبة الأعلى من أفراد العينة يقيمون المدة التي انتظروها في الطابور على أنها متوسطة.

الجدول رقم(45): يبين مستوى راحة المقاعد على متن الطائرة

المتغير	التكرار	النسبة %
مريحة جدا	10	4.0
مريحة	171	68.4
غير مريحة	69	27.6
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد على إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(21) الذي يبين مستوى راحة المقاعد على متن الطائرة نجد نسبة 68,4% منهم أجابوا ب مريحة وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 27,6% منهم أجابوا ب غير مريحة، ثم نسبة 4% منهم أجابوا بمريحة جدا ، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة يقيمون مستوى الراحة المقاعد على متن الطائرة بأنها مريحة، ولكن ارجاع هذه النسبة العالية المعتبرة

في القبول النسبي الى طبيعة العينة المبحوثة التي في غالبها اختارت الدرجة الاقتصادية أي الطبقة البسيطة والتي في غالب الأحيان ل تفكر في الراحة بقدر ما يهمها الانتقال والسفر، وبالرغم من هذه النسبة العالية الا أن تسجيل نسبة 27% من المبحوثين الذي عبروا عن عدم أريحية المقاعد أنها تعتبر عالية بالنظر الى طبيعة الدور الذي تقدمه الشركة والذي يدخل ضمن إطار الخدماتي والذي يشترط الراحة كأولوية.

الجدول رقم(46): يبين وتقييم المبحوثين لنظافة الطائرة

المتغير	التكرار	النسبة %
جيد	92	36.8
متوسط	133	53.2
سيء	25	10.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(22) الذي يبين تقييم المبحوثين لنظافة الطائرة نجد نسبة 53,2% منهم أجابوا ب متوسط وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 36,8% منهم أجابوا ب جيد، ثم نسبة 10% منهم أجابوا ب سيء كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة تقيمهم لنظافة الطائرة متوسط، ويحتاج فقط الى تحسينه من أجل الوصول الى درجة عالية من النظافة والتي تعتبر مؤشر مهم لجذب الزبائن.

الجدول رقم(47): يبين تقييم المبحوثين لتعامل المضيفين والمضيفات مع الزبائن

المتغير	التكرار	النسبة %
جيد	121	48.4
متوسط	109	43.6
سيء	20	8.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(23) الذي يبين تقييم المبحوثين لتعامل المضيفين والمضيفات مع الزبائن نجد نسبة 48,4% منهم أجابوا ب جيد وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 43,6% منهم أجابوا ب متوسط ، ثم نسبة 8% منهم أجابوا ب سيء كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة يقيمون المضيفين والمضيفات مع الزبائن تقييم جيد، لكن يبقى ضئيلا باعتبار أنه يمثل أقل من نصف المبحوثين في الوقت الذي كان لزاما أن يكون رضى تام على نوعية التعامل مما يزيد من تنافسية الشركة.

الجدول رقم(48): يبين تقييم المبحوثين لجودة الوجبات المقدمة على متن الطائرة

المتغير	التكرار	النسبة %
جيدة	26	10.4
متوسطة	128	51.2
سيئة	96	38.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(24) الذي يبين تقييم المبحوثين لجودة الوجبات المقدمة على متن الطائرة نجد نسبة 51,2% منهم أجابوا ب متوسطة وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 38,4%

منهم أجابوا ب سيئة ، ثم نسبة 10,4% منهم أجابوا ب جيدة كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة يقيمون جودة الوجبات المقدمة على متن الطائرة بأنها متوسطة، مما قد يؤثر على مكانة الشركة في سوق النقل الجوي بما أن هذا المؤشر ل انعكاس مباشر على جذب الزبائن.

الجدول رقم(49): يبين الاستجابة فورية في حالات الطوارئ أثناء الرحلة

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	45	18.0
لا	18	7.2
لم أشهد على حالة	187	74.8
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(25) الذي يبين هل هناك استجابة فورية في حالات الطوارئ أثناء الرحلة نجد نسبة 74,8% منهم أجابوا ب لم اشهد على حالة وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 18% منهم أجابوا ب نعم، ثم نسبة 7,2% منهم أجابوا بلا كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن أغلب أفراد العينة لم يشهدوا على اي حالة الطوارئ أثناء الرحلة.

الجدول رقم(50): يبين مدى توفر وسائل الترفيه على متن الطائرة

المتغير	التكرار	النسبة %
متوفرة	22	8.8
قليلة	76	30.4
منعدمة	152	60.8
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (26) الذي يبين هل تتوفر وسائل الترفيه على متن الطائرة نجد نسبة 60,8% منهم أجابوا ب منعدمة وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 30,4% منهم أجابوا ب قليلة ، ثم نسبة 8,8% منهم أجابوا ب متوفرة كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن وسائل الترفيه منعدمة على متن الطائرة حسب أغلب أفراد العينة، مما ينعكس سلبا على جودة الخدمة التي تتوفر عليها الشركات الأخرى لأنها تفكر في راحة الزبون وآليات استقطاب له.

الجدول رقم(51): يبين تقييم المبحوثين لعملية استلام الأمتعة

المتغير	التكرار	النسبة %
جيدة	30	12.0
متوسطة	135	54.0
سيئة	85	34.0
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (27) الذي يبين تقييم المبحوثين لعملية استلام المتعة نجد نسبة 54% منهم أجابوا ب متوسطة وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 34% منهم أجابوا ب سيئة ، ثم نسبة 12% منهم أجابوا ب جيدة كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن عملية استلام الأمتعة متوسطة حسب تقييم معظم أفراد البحث، ولو أن هذه النسبة تعتبر مرتفعة بالنسبة لطبيعة النشاط الخدماتي الذي يركز على السرعة في التنفيذ بحثا عن راح الزبون.

الجدول رقم(52): يبين مدى مواجهة المبحوثين لمشكلة ضياع الأمتعة

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	37	14.8
لا	213	85.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول(29)الذي يبين هل واجهت المبحوثين مشكلة ضياع الأمتعة نلاحظ أن أعلى نسبة منهم أجابوا ب لا حيث بلغت 85,2%, في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب نعم 14,8%, ومنه نستنتج أن معظم أفراد العينة لم تواجههم مشكلة ضياع الأمتعة. الجدول رقم(53): يبين هل توفر الشركة وسائل اتصال فعالة في حالة ضياع الأمتعة.

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	22	8.8
لا	50	20.0
لم أضيع أمتعتي	178	71.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(28) الذي يبين هل توفر الشركة وسائل اتصال فعالة في حالة ضياع الأمتعة نجد نسبة 71,2% منهم أجابوا ب (لم أضيع أمتعتي) وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 20% منهم أجابوا ب (لا)، ثم نسبة 8,8% منهم أجابوا ب (نعم) كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن اغلب أفراد العينة لم يضيعوا أمتعتهم من قبل لمعرفة ما إن كانت توفر الشركة وسائل اتصال فعالة في حالة ضياعها، وهي الأخرى وجب تجاوزها والبحث في آليات وأساليب

تسهيل مهمة الزبون من أجل إيجاد أمتعته في حالة الضياع وهو ما لن يأتي إلا من خلال تكثيف وسائل الاتصال المتاحة.

الجدول رقم(54): يبين في حالة الاجابة ب"نعم" هل تقوم الشركة بالتعويض

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	8	3.2
لا	29	11.6
عدم الاجابة	213	85.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(30) الذي يبين في حالة الاجابة ب"نعم" هل تقوم الشركة بالتعويض نجد نسبة 85,2% منهم أجابوا ب (عدم الاجابة) وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة 11,6% منهم أجابوا ب (لا)، ثم نسبة 3,2% منهم أجابوا ب(نعم) كأدنى نسبة، مما سبق نستنتج أن اغلب أفراد العينة لم يجيبوا على هذا البند، مما يبين درجة الضبابية بشأن هذه النقطة بالذات.

الجدول رقم(55): يبين هل سافر المبحوثين من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	174	69.6
لا	76	30.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول(31)الذي يبين هل سافر المبحوثين من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية نلاحظ أن أعلى نسبة منهم أجابوا ب نعم حيث بلغت 69,6% , في

حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب لا 30,4%، ومنه نستنتج أن معظم أفراد العينة سافروا من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية.

الجدول رقم(56): يبين في حالة الاجابة ب"نعم" ما رأي المبحوثين في خدمات الخطوط الجوية الجزائرية مقارنة بالشركات الأخرى

المتغير	التكرار	النسبة %
الخطوط الجوية الجزائرية أفضل	18	7.2
شركات الطيران الأخرى أفضل	163	65.2
مقاربة	65	26.0
عدم الاجابة	4	1.6
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(32) الذي يبين في حالة الاجابة ب"نعم" ما رأي المبحوثين في خدمات الخطوط الجوية الجزائرية مقارنة بالشركات الأخرى نجد في المرتبة الأولى (شركة طيران الأخرى أفضل) بنسبة 65,2%، تلتها في المرتبة الثانية (مقاربة) بنسبة 26%، وتليها في المرتبة الثالثة (الخطوط الجوية الجزائرية أفضل) بنسبة 7,2%، بينما نجد في المرتبة الرابعة (عدم الاجابة) بنسبة 1,6% وهي أصغر نسبة، مما سبق نستنتج أن معظم أفراد العينة يرون أن شركات الطيران الأخرى أفضل من شركة الخطوط الجوية الجزائرية قد يكون هذا راجع لمختلف الخدمات المقدمة أو للسعر.

الجدول رقم(57): يبين هل يؤيد المبحوثين خصخصة القطاع وفتح الاستثمار في مجال النقل الجوي في الجزائر.

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	232	92.8
لا	18	7.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول(33)الذي يبين هل يؤيد المبحوثين خصخصة القطاع وفتح الاستثمار في مجال النقل الجوي في الجزائر نلاحظ أن أعلى نسبة منهم أجابوا ب نعم حيث بلغت 92,8%، في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب لا 7,2%، ومنه نستنتج أن أغلب أفراد العينة يؤيدون خصخصة القطاع وفتح الاستثمار في مجال النقل الجوي في الجزائر وهذا راجع لعدم قدرة الشركة الوحيدة من توفير الرحلات المطلوبة بالإضافة أن المنافسة ستحسن من الخدمات والأسعار.

الجدول رقم(58): يبين هل يرى المبحوثين فتح مجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع

المتغير	التكرار	النسبة %
نعم	242	96.8
لا	8	3.2
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال جدول(34)الذي يبين هل يرى المبحوثين فتح مجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع نلاحظ أن أعلى نسبة منهم أجابوا ب نعم حيث بلغت 96,8%،

في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين أجابوا ب لا 3,2%، ومنه نستنتج أن أغلب أفراد العينة يرون أن فتح مجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع، فالمنافسة ستؤدي الى بذل مجهود من أجل جذب العملاء ودفعهم لاختيار شركتهم دون الأخريات قد يكون بترقية الخدمات المقدمة، خلق خدمات جديدة، أسعار تنافسية، الدقة في المواعيد.... الخ أي أن الزبون سيكون له الخيار وليس مفروض عليه.

الجدول رقم(58): يبين إذا كان هناك خدمات أخرى لم تحتويها الأسئلة السابقة، اذكرها

المتغير	التكرار	النسبة %
"يحب تسهيل عملية الحجز عن بعد"	14	5.6
الخدمات في الجزائر عموما سيئة ولا ترقى إلى المستوى المطلوب،	12	4.8
تحسين الخدمات والاسعار	55	22.0
توفير وسائل الترفيه خاصة في المسافات البعيدة	10	4.0
"تتبيه لمواقيت الصلاة في المسافات الكبيرة طريقة وكيفية استعمال وسائل النجدة"	2	.8
خدمة التعويض في حالة عدم السفر.	4	1.6
وضع نقل بين كل الولايات والخارج	12	4.8
لا يوجد	141	56.4
المجموع	250	100.0

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول (35) الذي يبين إذا كان هناك خدمات أخرى لم تحتويها الأسئلة السابقة، اذكرها نجد في المرتبة الأولى (لا يوجد) بنسبة 56,4%، تلتها في المرتبة الثانية (تحسين الخدمات والأسعار) بنسبة 22%، وتلتها في المرتبة الثالثة (تنبيه لمواقيت الصلاة في المسافات الكبيرة، طريقة وكيفية استعمال النجدة) بنسبة 8%، ثم نجد في المرتبة الرابعة (يجب تسهيل عملية الحجز عن بعد) بنسبة 5,6%، و ثم في المرتبة الخامسة كل من (الخدمات في الجزائر عموما سيئة ولا ترقى إلى المستوى المطلوب) و(وضع نقل بين كل الولايات والخارج) بنسبة متساوية قدرت ب 4,8% لكل منهما، بينما نجد في المرتبة السادسة (توفير وسائل الترفيه خاصة في المسافات البعيدة) بنسبة 4%، في حين نجد في المرتبة السابعة (خدمة التعويض في حالة عدم السفر) بنسبة 1,6% كأصغر نسبة، مما سبق نلاحظ انه خدمات أخرى لم تحتويها الأسئلة السابقة حسب معظم أفراد العينة.

الجدول رقم(59): يبين ما هي العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركة الطيران حسب متغير الجنس

المجموع	الجنس			
	أنثى	ذكر		
194	82	112	التكرار	السعر
	51.9 %	53.1 %	النسبة %	
102	38	64	التكرار	الخدمة
	24.1 %	30.3 %	النسبة %	
73	38	35	التكرار	الدقة في المواعيد
	24.1 %	16.6 %	النسبة %	
369	158	211	التكرار	المجموع

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(39) الذي يبين ما هي العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركة الطيران حسب متغير الجنس نجد الإجابة السعر تصدرتها نسبة 53,1% لصالح الذكور تلتها نسبة 51,9% لصالح الإناث، بينما الإجابة الخدمة سجلت نسبة 30,3% لصالح الذكور بعدها نسبة 24,1% لصالح الإناث، في حين أن الإجابة الدقة في المواعيد جاءت بنسبة 24,1% لصالح الإناث ونسبة 16,6% لصالح الذكور، ومنه نستنتج أن أغلبية المبحوثين

يؤثر عليهم عامل السعر في عملية اختيارهم لشركة الطيران وقد مثل الذكور النسبة الأعلى على الإناث بفارق صغير .

الجدول رقم(60): يبين هل يفضل المبحوثين الخطوط الجوية الجزائرية أم الأجنبية حسب متغير الجنس

المجموع	الجنس				
	أنثى	ذكر			
93	44	49	التكرار	الخطوط	هل تفضل الخطوط الجوية الجزائرية أم الأجنبية؟
37.2%	38.9 %	35.8 %	النسبة %	الجزائرية	
157	69	88	التكرار	الأجنبية	
62.8%	61.1 %	64.2 %	النسبة %		
250	113	137	التكرار	المجموع	
100.0 %	100.0 %	100.0 %	النسبة %		

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(40) الذي يبين هل يفضل المبحوثين الخطوط الجوية الجزائرية أم الأجنبية حسب متغير الجنس نجد الإجابة الخطوط الجزائرية سجلت نسبة 38,9% لصالح الإناث بعدها نسبة 35,8% لصالح الذكور، بينما الإجابة الخطوط الأجنبية تصدرتها نسبة 64,2% لصالح الذكور تلتها نسبة 61,1% لصالح الإناث، ومنه نستنتج أن أغلبية المبحوثين يفضلون الخطوط الأجنبية وقد مثل الذكور النسبة الأعلى على الإناث بفارق صغير .

الجدول رقم(61): يبين هل سافر المبحوثين من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية حسب متغير الجنس

المجموع	الجنس		هل سافرت من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية؟	نعم	لا			
	أنثى	ذكر						
174	64	110				التكرار		
69.6	56.6	80.3				النسبة %		
%	%	%						
76	49	27				التكرار		
30.4	43.4	19.7				النسبة %		
%	%	%						
250	113	137				التكرار	المجموع	
100.0	100.0	100.0				النسبة %		
%	%	%						

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(48) الذي يبين هل سافر المبحوثين من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية حسب متغير الجنس نلاحظ أن الإجابة نعم تصدرتها نسبة 80,3% لصالح الذكور تلتها نسبة 56,6% لصالح الإناث، بينما الإجابة لا سجلت نسبة 43,4% لصالح الإناث بعدها نسبة 19,7% لصالح الذكور، ومنه نستنتج أن أغلبية المبحوثين أكدوا بالإيجاب على أنهم قد سافروا من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية وقد مثل الذكور النسبة الأعلى على الإناث.

الجدول رقم(62): يبين هل يرى المبحوثين فتح المجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع حسب متغير الجنس

المجموع	الجنس		التكرار	نعم	هل ترى فتح المجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع؟
	أنثى	ذكر			
242	107	135			
96.8 %	94.7 %	98.5 %	النسبة %		
8	6	2	التكرار	لا	
3.2%	5.3%	1.5%	النسبة %		
250	113	137	التكرار	المجموع	
100.0 %	100.0 %	100.0 %	النسبة %		

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(49) الذي يبين هل يرى المبحوثين فتح المجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع حسب متغير الجنس نلاحظ أن الإجابة نعم تصدرتها نسبة 98,5% لصالح الذكور تلتها نسبة 94,7% لصالح الإناث، بينما الإجابة لا سجلت نسبة 5,3% لصالح الإناث بعدها نسبة 1,5% لصالح الذكور، ومنه نستنتج أن أغلبية المبحوثين أكدوا بالإيجاب على أن فتح المجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع وقد مثل الذكور النسبة الأعلى على الإناث.

الجدول رقم(63): يبين ما هي العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركة الطيران حسب متغير العمر

المجموع	العمر				التكرار	السعر
	أقل من 18 سنة	من 18-30 سنة	من 31-60 سنة	أكبر من 60 سنة		
194	4	84	100	6		
	66.7%	58.7%	48.1%	50.0%	النسبة 2 %	
102	2	40	56	4		الخدمة
	33.3%	28.0%	26.9%	33.3%	النسبة 2 %	
73	0	19	52	2		الدقة في المواعيد
	0.0%	13.3%	25.0%	16.7%	النسبة 2 %	
369	6	143	208	12		المجموع

المصدر: من اعداد الباحثة بالاستناد إلى نتائج الاستبيان

من خلال الجدول(51) الذي يبين ما هي العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركة الطيران حسب متغير العمر نجد الإجابة السعر تصدرتها نسبة 66,7% للفئة العمرية أقل من 18 سنة تلتها نسبة 58,7% للفئة العمرية من 18 إلى 30 سنة ثم نسبة 50% للفئة العمرية أكبر من 60 سنة ونسبة 48,1% للفئة العمرية من 31 إلى 60 سنة، بينما الإجابة الخدمة سجلت نسبة 33,3% بتساوي بين الفئتين العمريتين أقل من 18 سنة وأكبر 60 سنة بعدها نسبة 28% للفئة العمرية من 18 إلى 30 سنة ثم نسبة 26,9% للفئة العمرية من 31 إلى 60 سنة، في حين أن الإجابة الدقة في المواعيد جاءت بنسبة 25% للفئة العمرية من 31 إلى 60 سنة ثم نسبة 16,7% للفئة العمرية أكبر من 60 سنة ونسبة 13,3% للفئة العمرية من 18 إلى 30 سنة فيما انعدمت النسبة لدى الفئة العمرية أقل من 18 سنة، ومنه نستنتج أن

أغلبية المبحوثين يؤثر عليهم عامل السعر في عملية اختيارهم لشركة الطيران وقد مثل الأفراد الذين أعمارهم أقل من 18 سنة النسبة الأعلى.

تقييم النتائج:

يركز مفهوم جودة الخدمة الذي أصبح حاسماً في استراتيجية الشركات، خاصة تلك التي تقدم خدمات، ففي بيئة متغيرة مع أسواق تنافسية بشكل كبير وحيث أصبح العميل متقلباً ومتطلباً، تبحث الشركات عن مزايا تنافسية لتلبية احتياجات عملائها وإنشاء مصادر دخل مستدامة. بالمثل، فإن التحسين المستمر لجودة خدمة العملاء وقياس رضا العميل هو الآن أكثر من أي وقت مضى في صلب اهتمامات الشركات، يتمثل الاهتمام الرئيسي لهذه الدراسة في إيجاد إجابة على السؤال الرئيسي للبحث التالي: هل ترضي جودة الخدمة التي تقدمها شركة الخطوط الجوية الجزائرية عملائها؟ ومن أجل الرد على هذه الأسئلة بشكل أفضل، يتعين علينا التركيز على المفاهيم الأساسية، لذا، يجمع فصلان مختلفان بين المفاهيم النظرية لهذه الدراسة والحالة العملية، يضم الفصل الأول تقديم لشركة الخطوط الجوية الجزائرية وأسطولها الجوي، بالإضافة لدراسة استراتيجية الشركة المستقبلية من أجل الحفاظ على مكانتها في السوق، وسيخصص الفصل الثاني لجودة الخدمة داخل شركة الخطوط الجوية الجزائرية، وعرض شركة الخطوط الجوية الجزائرية وسوقها، وأخيراً تحليل وتفسير النتائج لتلخيص كل ما تمت مراجعته في تحليلنا السابق، فإن تلخيص عام ضروري لتوضيح نتائج مسحنا الذي تم إجراؤه على مستوى شركة الخطوط الجوية الجزائرية.

• يعتبر أكثر من نصف العملاء الأسعار المطبقة مرتفعة وأكثر تكلفة مقارنة بجودة الخدمة المقدمة.

• تقريباً معظم العملاء قيموا انتظار المسافرين بشكل متوسط الرضا.

• أكثر من نصف العملاء غير راضون عن عدم توافر المعلومات حول الرحلات الجوية والتأخيرات.

• تأكد معظم العملاء من عدم دقة مواعيد الرحلات لدى شركة الخطوط الجوية الجزائرية.

- أكثر من نصف المسافرين راضون عن جودة الخدمة التي تقدمها شركة الخطوط الجوية الجزائرية مقارنة بالشركات الأجنبية الأخرى.
 - أكد أغلب العملاء تعرضهم لإلغاء وتأخر رحلاتهم.
 - أكثر من نصف العملاء يجدون مقاعد الطائرة مريحة، في حين نظافة الطائرة متوسطة.
 - أغلب العملاء قيموا الوجبات المقدمة على متن الطائرة بالمتوسطة والسيئة.
 - غياب تام لوسائل الترفيه على متن الطائرة.
 - أكثر من نصف العملاء سافروا مع شركات أجنبية ويفضلون الخدمات المقدمة من طرفها علة حساب الشركة الجزائرية.
 - أغلبية كلية للمبحوثين يساندون قرار فتح المجال الجوي أمام الخواص.
- وبناءً على نتائج دراسة الاستبيانات جودة الخدمة لا ترضي الغالبية من العملاء.
- التفسير والتحليل:**
- الأسعار:** أكثر من نصف العملاء يرون أن الأسعار مرتفعة مقارنة بجودة الخدمة، ما يشير إلى خلل في التوازن بين الكلفة والمقابل.
- دقة المواعيد:** أغلب العملاء أكدوا على عدم احترام مواعيد الرحلات، وهي من أبرز مؤشرات ضعف الخدمة في النقل الجوي.
- المعلومات والتواصل:** وجود نقص واضح في المعلومات المتوفرة حول الرحلات والتأخيرات، مما يزيد من شعور المسافرين بعدم الارتياح والثقة.
- الإلغاء والتأخير:** تأكيد غالبية العملاء تعرضهم لإلغاء أو تأخر رحلاتهم يعكس ضعفاً تنظيمياً وتشغيلياً.
- مستوى الراحة:** رغم أن مقاعد الطائرة وُصفت بالمريحة من قبل نصف العملاء، فإن النظافة والتغذية تم تقييمهما بـ"المتوسطة إلى السيئة"، إضافة إلى غياب الترفيه على متن الطائرة.
- التفضيل:** نسبة كبيرة من العملاء سبق لهم السفر مع شركات أجنبية ويفضلونها، مما يعكس ضعفاً في قدرة الشركة الجزائرية على المنافسة.

الانفتاح على القطاع الخاص: دعم الأغلبية لفكرة فتح المجال الجوي أمام الخواص يُعد مؤشراً صريحاً على عدم الرضا العام.

الاستنتاج:

رغم بعض الإيجابيات الجزئية، مثل الراحة النسبية في المقاعد، إلا أن الصورة العامة التي تعكسها نتائج الاستبيان تُظهر أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية لا تلبي بشكل كافٍ تطلعات ورضا عملائها، سواء من حيث التنظيم، الخدمات أو التواصل، وهذا يتطلب مراجعة شاملة لاستراتيجياتها التشغيلية وتحسين جودة الخدمة إذا أرادت الحفاظ على مكانتها في السوق ومواجهة المنافسة، يمكن تقديم بعض الاقتراحات المتواضعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية التي توضح طرق التحسين:

- التوعية للموظفين بأهمية جودة الخدمة ورضا العملاء، وتحفيزهم وتدريبهم.
- مراجعة الأسعار المطبقة التي تعتبر أكثر تكلفة مقارنة بجودة الخدمة المقدمة.
- تحسين الانضباط في الجدول الزمني للرحلات.
- تحسين خدمات الطائرة المقدمة خلال الرحلة (شروط الصعود، الاستقبال على متن الطائرة، الراحة، إلخ).
- تحسين انتظار المسافرين في كل خدمة (حجز وشراء التذاكر، التسجيل، إلخ)؛
- تعزيز وتحسين استراتيجية الاتصال.
- يجب أن يكون الشخص المتعامل معه ترحيباً وابتساماً وودياً في الوكالات والمطار وعلى متن الطائرة.

الحد الرئيسي لهذا البحث هو العدد المحدود من الأفراد المستطلعين أثناء توزيع الاستبيان على الرغم من أن العينة تتألف من 250 شخصاً، فإن نقص الوقت والموارد منعنا من اتخاذ عينة أكبر وأوسع نطاقاً، مما كان يمكن أن يجعل النتائج أكثر موثوقية بالإضافة إلى ذلك، كان من الصعب الحصول على معلومات عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية بسبب إغلاق الشركة والحجر الصحي بسبب جائحة كوفيد-19 (فيروس كورونا) وأيضاً

سرية البيانات، كان يتعين علينا الانتظار لفترة معينة للحصول على بعض المعلومات الضرورية بعد رفع الحجر الصحي وفتح الشرك، باختصار، يظهر أن دراستنا لديها قيود، ونظرًا لعدم الوصول إلى جميع جوانب الجودة وجودة الخدمة وتقييم جودة الخدمة، نتمنى أن تأتي الأبحاث المستقبلية لإثراء هذا الموضوع، حيث أن الجزائر في مرحلة فتح مجالها الجوي، مما سيدفع العديد من الشركات لغزو القطاع الجوي الذي يبقى سوقًا مليئًا بالفرص.

خلاصة واستنتاجات:

تناول هذا الفصل دراسة شاملة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية باعتبارها الناقل الوطني وأحد أبرز الفاعلين في قطاع النقل الجوي في الجزائر وقد تم التركيز على النطاق الوظيفي للشركة، بنيتها التنظيمية، طبيعة خدماتها، واستراتيجياتها المعلنة لتحسين الأداء ومواكبة المنافسة في السوق المحلي والدولي.

من خلال التحليل تبين أن الشركة تؤدي دورا محوريا في الربط الجوي بين مختلف مناطق الوطن، فضلاً عن تسيير رحلات دولية نحو عدة وجهات، غير أن نتائج الدراسة الميدانية كشفت عن مجموعة من التحديات التي تواجه الشركة، خاصة في ما يتعلق بجودة الخدمات المقدمة، ضعف الالتزام بمواعيد الرحلات، نقص في التواصل والمعلومات المقدمة للمسافرين، وغياب وسائل الراحة والترفيه على متن الطائرات.

كما أظهرت البيانات المستخلصة من الاستبيان أن نسبة كبيرة من الزبائن غير راضين عن مستوى الخدمات، ويُفضل الكثير منهم شركات طيران أجنبية، مما يطرح تساؤلات حول قدرة الشركة على التكيف مع المتغيرات ومعايير المنافسة الدولية.

لا يمكن إغفال المجهودات التي تبذلها الشركة من خلال خطط تحديث الأسطول، وتحسين البنية التحتية، ومحاولات رقمنة الخدمات، إلا أن فعالية هذه الجهود تبقى مرهونة بمدى تطبيقها الفعلي على أرض الواقع، وبقدرة الشركة على تجاوز الاختلالات الهيكلية والتنظيمية.

في المجمل، تعكس الدراسة ضرورة اعتماد إصلاحات جذرية ومواكبة حقيقية لمعايير الجودة، حتى تتمكن الخطوط الجوية الجزائرية من استعادة ثقة زبائنهم وتعزيز موقعها في سوق الطيران.

الخاتمة

تعتبر السياسة العامة مجال يتعلق بصنع القرارات وتنفيذها وخضوعها إلى التقييم والتقويم المستمر من قبل الحكومات والهيئات العامة لتحقيق الأهداف العامة للمجتمع، وذلك من خلال اتخاذ مجموعة من الآليات والتدابير الهادفة إلى خدمة المجتمع والاستجابة إلى متطلباته، وتوظيف كل الإمكانيات بمشاركة مختلف الفواعل المشكلة للدولة والمجتمع، بغية الوصول إلى أحسن الحلول واختيار أحسن بديل من مجموعة البدائل المتاحة.

يكتسي النقل أهمية بالغة في تطور وتقدم الدول باعتباره أحد أكبر مؤشرات التنمية الاقتصادية، حيث يساهم في تنمية جميع القطاعات المرتبطة بها مثل السياحة، الزراعة، المجال التجاري، بالإضافة للجانب الاجتماعي حيث يعزز النقل الترابط بين الأفراد والجماعات والتواصل بين المناطق خاصة النائية منها بالإضافة إلى التنقل داخل المناطق الحضرية، ففي الوقت الراهن لم يعد النقل مجرد وسيلة لنقل الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر عبر مختلف الوسائط، بل يعتبر عاملاً أساسياً في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية.

تتداخل السياسة العامة والنقل في مجموعة من المجالات، مثل تخطيط النقل، والبنية التحتية، وسلامة الطرق، وحماية البيئة، والتكنولوجيا الناشئة في مجال النقل مثل السيارات الكهربائية والطائرات بدون طيار، إذ تهدف السياسة العامة للنقل إلى تعزيز النقل الآمن والفعال والمستدام، وتحسين التنقل والوصول إلى الفرص والخدمات لجميع المواطنين بطريقة عادلة بينهم مع الأخذ بعين الاعتبار التفاوتات والاختلافات الإقليمية.

وبناء على هذا يمكن القول بصحة الفرضية الأولى القائلة بكون قطاع النقل أحد أهم المجالات التي تدرج ضمن اهتمامات صانع القرار، باعتبار أن مختلف الحكومات في مختلف دول العالم تدرج قطاع النقل ضمن السياسات العامة القطاعية وتسخر له الإمكانيات اللازمة بغية تطويره وتحسين الخدمات العمومية.

يعتبر النقل من القطاعات الحيوية التي تلعب دورًا مهمًا في دعم الاقتصاد الجزائري وتمكين التنمية الاجتماعية والاقتصادية، إذ تشمل شبكة النقل في الجزائر مختلف وسائل النقل مثل الطرق، السكك الحديدية، النقل الجوي والبحري مع تطوير البنية التحتية خلال السنوات الأخيرة، ورغم هذا الاهتمام بالبنية التحتية إلا أنه لا تزال هناك حاجة إلى مزيد من التحسين والتطوير، خاصة مع ما تشهده المدن الجزائرية من زحام مروري متزايد نتيجة للتوسع الحضري وزيادة عدد السكان.

تعمل الحكومة على تحسين خدمات النقل العامة في المدن من خلال توسيع شبكة النقل بالحافلات وتحديث وسائل النقل العامة وتطوير استراتيجيات لتحقيق الاستدامة العامة، أما النقل البحري فيلعب دورًا هامًا في توفير القدرة على الوصول إلى الموانئ وتسهيل وصول السلع والخدمات وحركة التجارة الخارجية، فهي تعتبر مهمة للانعاش الاقتصادي وتطوير الاقتصاد الوطني.

تسعى الجزائر إلى تعزيز قطاع النقل وتجاوز مختلف التحديات التي تواجهها كالازدحام المروري والتلوث وهشاشة وسائل النقل وقدمها خاصة في القطاع الخاص، من خلال تطوير تكنولوجيا النقل، مثل استخدام الطاقة المتجددة في وسائل النقل وتعزيز النقل العام والسكك الحديدية كبديل مستدام للسيارات الخاصة لمواكبة التحولات العالمية.

وبناء على ما تم طرحه في الفصل الثاني ومن خلال التحليل للواقع الجزائري في قطاع النقل والسياسات العامة له، تم الوصول إلى صحة الفرضية القائلة بمحاولة الحكومة الجزائرية تطوير قطاع النقل واعطائه أهمية مقارنة بالقطاعات الأخرى وهذا ما يظهر في السياسات العامة للنقل، وتسخير الإمكانيات اللازمة لذلك كتجديد البنية التحتية وتجديد الوسائل وكذا المبالغ المالية الكبيرة في هذا المجال.

يعتبر النقل الجوي في الجزائر جزءًا أساسيًا من البنية التحتية النقلية للبلاد، وهو يلعب دورًا هامًا في توفير رحلات داخلية وخارجية للمواطنين والشركات التجارية، إذ تضم الجزائر

مجموعة من المطارات الرئيسية والإقليمية التي تخدم مختلف المدن والمناطق، من بين هذه المطارات، تبرز مطار هوارى بومدين الدولي في الجزائر العاصمة، ومطار هوارى بومدين في وهران، ومطار محمد بوضياف في قسنطينة، وغيرها.

يوفر النقل الجوي في الجزائر رحلات داخلية بين مختلف المدن والمناطق الجزائرية، بالإضافة إلى رحلات دولية تصل إلى مختلف الوجهات في العالم، هذا ويساهم في تسهيل السفر للمواطنين وتعزيز الاتصالات والتجارة الدولية مستغلة مختلف ما تشمل عليه الشركات الجوية الجزائرية الرئيسية شركة الخطوط الجوية الجزائرية والطاسيلي للطيران التي توفر خدمات محلية ودولية، بالإضافة إلى شركات جوية أخرى أجنبية تقدم خدمات متنوعة.

تواجه صناعة الطيران في الجزائر تحديات تتعلق بالتكلفة والأمان والبنية التحتية، إذ تعمل الحكومة الجزائرية على تعزيز هذا القطاع من خلال تحديث المطارات وتحسين الخدمات والأمان، بالإضافة إلى دعم الشركات الجوية المحلية وفتح المجال أمام الاستثمارات الخاص لتلبية احتياجات السفر والتجارة الجوية.

من خلال ما تم ذكره وما ورد في الفصل الثالث يمكن القول بعدم صحة الفرضية الثالثة التي جاءت لمعالجة الطرح القائل ب: **يشهد قطاع النقل الجوي في الجزائر تطورا يعكس الالتزام بما ورد في المنظومة القانونية ومواكبة التحديات التي تفرضها المنافسة العالمية، وهذا راجع إلى عدم التوافق بين واقع قطاع النقل والترسانة القانونية الجيدة.**

تعتبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية الفاعل الأول للنقل الجوي في الجزائر، فتاريخيا تعتبر أول شركة نشأت لشغل هذا المجال بالإضافة إلى أسطولها الجوي وأهم وجهاتها الداخلية والخارجية، وفي ظل فتح المجال للخواص وامكانية ظهور شركات جديدة للواجهة على المدى القريب تعمل الشركة على تطوير استراتيجيتها الجديدة كمحاولة لفرض سيطرتها على السوق. تعاني شركة الخطوط الجوية الجزائرية من مجموعة من التحديات والنقائص التي تعبر صراحة عن عدم رضا المواطنين والمسافرين على الخدمات المقدمة لهم، بالرغم من اعتبارها

الشركة الأولى من حيث الإمكانيات والتاريخ في مجال الطيران في الجزائر، ولعل أكبر النقاط التي تعبر عن عدم الرضا هي ما تعلق بالخدمات المقدمة وكذا عدم احترام المواعيد في كثير من الأحيان، في ظل توفر العديد من الخيارات الأخرى أمام المسافرين وبامتيازات من قبل الشركات الدولية الشاغلة للمجال في الجزائر.

تعمل شركة الخطوط الجوية الجزائرية على تحسين خدماتها وكسب رضا الزبائن، ووضعة استراتيجية هادفة إلى اللحاق بركب الشركات الأجنبية المنافسة والتي تتميز بجودة ومميزات جاذبة للمسافرين، ومن بين الاستراتيجيات التي تعمل الشركة على تطبيقها هو تجديد عتادها والوسائل، وطرح تذاكر بأسعار تنافسية تكون مناسبة للقدرة الشرائية للمواطنين، وكذا العمل على استغلال الوقت بالشكل الذي يحقق طموحات الزبائن والقضاء على مشكلة التأخر الذي تشهده رحلاتها، بالإضافة إلى الخدمات المقدمة أثناء الرحلات.

من خلال الطرح السابق والنتائج المستخلصة بناء على التحليل العلمي والمنهجي يمكن القول بعدم صحة الفرضية الرابعة القائلة ب: **تعمل شركة الخطوط الجوية الجزائرية على تعزيز مكانتها من خلال الخدمات التي تعمل على تحسينها بغية كسب رضا الزبائن**، وهذا ما تم التوصل إليه من خلال نتائج الاستبيان التي أظهرت عدم رضا الزبون على الخدمات المقدمة نتيجة لمختلف النقائص التي تشهدها، وعلى الرغم من هذا لا يمكن إغفال الاستراتيجية التي وضعتها الشركة لتجاوزها.

ومن أجل تجاوز مختلف التحديات التي تواجهها شركة الخطوط الجوية الجزائرية بصفة خاصة وقطاع النقل بمختلف تفرعاته بصفة عامة يمكن تقديم مجموعة من التوصيات هي كالتالي:

• تجديد الحاضرة الوطنية للنقل التي تعاني من تقادم كبير بسبب جماد استراد السيارات

ذلك من أجل تحسين نوعية الخدمات المقدمة.

• تعزيز البنية التحتية من تطوير لشبكات الطرق والمحطات والمرافق المرتبطة بالنقل

البري.

• تطوير الكوادر البشرية بما فيها تدريب والتأهيل دون الاكتفاء بالرخصات.

- تعزيز التنسيق والشراكات بين الحكومة والمستثمرين الخواص.
- تحديث الأسطول الجوي وزيادة أسطولها بطائرات حديثة.
- انشاء فروع شركات خاصة بالصيانة والخدمات الأرضية من أجل التقليل من التكاليف.
- ادخال عنصر الرقمة والتكنولوجية في جميع الخدمات الموجهة للزبائن من أجل تحسين عمليات الحجز والسفر.
- اعتماد نظام دقيق لإدارة الأسعار الذي يسمح بتحديد أسعار تنافسية خاصة بالخطوط الداخلية لتحفيز النقل الجوي الدخلي.
- تشجيع الاستثمار الخاص في قطاع النقل الجوي هو السبيل لتطوير السياحة والاقتصاد الوطني.

قائمة المراجع:

أولاً: المصادر

أ. القرآن

ب. المعاجم والموسوعات

1. الموسوعة العربية - النقل الجوي، <https://arab-ency.com.sy>
2. مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب الفيروز آبادي (ت 817هـ)، القاموس المحيط، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع)، بيروت - لبنان.
3. علي الدين هلال و آخرون، معجم المصطلحات السياسية، القاهرة: مطبعة أطلس، 1994
4. أنيس إبراهيم وآخرون، المعجم الوسيط، القاهرة، دار الفكر، 2005.

ثانياً: المراجع

أ. الكتب باللغة العربية

1. ناجي عبد المومن، الوجيز في قانون الطيران المدني، ط1 : المطبعة العصرية، دبي، 1999.
2. أحمد سليم البرصان، علم السياسة، عمان: دار زهران للنشر والتوزيع، 2014.
3. أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009.
4. أحمد عبد المنصف، محمود، اقتصاديات النقل البحري، الإسكندرية: مكتبة و مطبعة الاشعاع الفنية ط1، 2000.
5. أحمد مصطفى الحسين، مدخل إلى تحليل السياسات العامة، عمان: المركز العلمي للدراسات السياسية، 2002
6. أرسطو طاليس، السياسة لأرسطو طاليس، ترجمة جول بارتلمي وساتهيلير، نقله الى العربية احمد لطفي السيد، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ص25، ط1، 2016.

7. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الاسكندرية، دار الفكر الجامعي، الطبعة 1، 2009.
8. أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2014.
9. ثامر كامل محمد الخزرجي، النظم السياسية الحديثة والسياسات العامة، عمان: دار مجدلاوي للنشر، 2004.
10. جابريل إيه ألموند، بنغهام بول الابن، السياسة المقارنة في وقتنا الحاضر نظرة عالمية، تر: هشام عبد هلال، مراجعة: سمير نصار، عمان: الدار الأهلية للنشر والتوزيع، 1998.
11. حامد سليمان المشخوي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003.
12. حسن أبشط الطيب، الدولة العصرية دولة المؤسسات، القاهرة: الدار الثقافية للنشر، 2000.
13. حمد سليمان المستوحى، اقتصاديات النقل والمواصلات، الإسكندرية: نشأة المعارف ودار الفكر العربي، القاهرة، 2003.
14. ردينة عثمان يوسف، إدارة الخدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
15. ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، القاهرة: دار المناهج للنشر والتوزيع، 2009.
16. سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2005.
17. سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها وممرهاها، القاهرة مصر، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر، 2010.

18. سلوى الشعراوي وآخرون، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي، القاهرة: مركز دراسات إستشارات الادارة، 2002.
19. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، الاسكندرية مصر، الدار الجامعية، 2003.
20. شريف ماهر هيكل، دور أهمية النقل في تكوين أو اصر الاتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر و التوزيع، القاهرة، 2007.
21. صلاح مهدي الزيايدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، العراق، مكتبة ومطبعة النباهة العراق ميسان، 2019.
22. صلاح مهدي الزيايدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مكتبة ومطبعة النزاهة، ميسان العراق، ط1، 2019.
23. طالب حسن موسي، القانون الجوي الدولي - دار الثقافة للنشر والتوزيع -، عمان الأردن، 2010.
24. عامر الكبيسي، مترجما، صنع السياسات العامة، عمان: دار المسيرة للنشر و التوزيع، 1999.
25. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق: الإسكندرية، 1996.
26. عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء "مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة"، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009.
27. فايز عبد السعيد، قضايا علم السياسة العام، بيروت: دار الطليعة للطباعة والنشر، ط2، 1986.
28. فريد العريني، "القانون الجوي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997.
29. فضل إبراهيم الأجود، المدخل الى جغرافية النقل، جامعة سابها، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، القاهرة، 2002.

30. فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة منظور كلي في البنية والتحليل، عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2000.
31. فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة منظور كلي في البنية والتحليل، عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 2019.
32. فهمي سليم الغزوي وآخرون، المدخل إلى علم الاجتماع، الإصدار الثاني، دار الشروق، عمان، 2004.
33. محمد بالقاسم حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية وإعادة تنظيم مسارها في الجزائر، بناء اقتصاد عمومي رائد: الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999.
34. محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985.
35. محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004.
36. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعة المصرية، 1998/.
37. محمد شلبي، المنهجية في التحليل السياسي، ط.5، الجزائر: دار الهومة، 2007.
38. محمد فايز عبد السعيد، قضايا علم السياسة العام، بيروت: دار الطليعة للطباعة والنشر، ط2، 1986.
39. محمد قاسم الفريوتي، رسم وتقييم وتحليل السياسة العامة، الكويت: ردمك للنشر، 2006.
40. محمود حميدان قويدر، تخطيط النقل الحضري، بحث منشور، سبتمبر، 2009.
41. ناصر محمد عارف، ابستمولوجيا السياسة المقارنة: النموذج المعرفي، النظرية، المنهج، بيروت: مجد المؤسسة الجامعية، 2002.
42. نصر محمد مهنا، علم السياسة، القاهرة: دار غريب للطباعة والنشر، 1994.
43. نيقولا ميكيافيلي، الامير، ترجمة محمد لطفي جمعة، مؤسسة الهنداوي، مصر، 2014.
44. هشام عبد الله، السياسة المقارنة في وقتنا الحاضر، عمان: الدار الأهلية، 1997.

45. وليام وهاي، النقل والمرور، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التتبر، مطابع جامعة الملك سعودن السعودية، 1999.

ب. الأطروحات

1. بوكموش سرور، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، (أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2015-2016).
2. بيدري مدني، "تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية و التسيير، تخصص إدارة أعمال، جامعة الجزائر 3، 2015/2016).
3. جبروني نادية، "محددات النقل الجوي -دراسة قياسية لحالة الجزائر -"، (أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير تخصص اقتصاد كمي، جامعة الجزائر 3، 2017/2018).
4. خليفة ريم، تقنية تسيير المداخل في مؤسسات النقل الجوي في الجزائر، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة قصدي مرباح - ورقلة -، 2016-2017).
5. رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية - دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران -، (دكتوراه علوم اقتصادية، جامعة وهران 2، 2019).
6. رياض جدري، "اقتصاديات قطاع النقل ومشاكله في الدول العربية: دراسة حالة الجزائر"، (أطروحة دكتوراه، كلية الاقتصاد والتسيير، قسم علوم التسيير، فرع مناجمات المنظمات، جامعة الجزائر 3، 2015/2016).
7. زكرياء عقاري، "تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري: دراسة حالة النقل الحضري في الجزائر العاصمة"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، قسم العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد النقل والامداد، جامعة باتنة 1، 2015/2016).
8. محمود أحد عجاج، "دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية و التسيير، تخصص اقتصاد كمي ن جامعة الجزائر 3، 2016/2017)

9. محمود احمد عجاج، "دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012"، (أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية تخصص الاقتصاد الكمي جامعة الجزائر3، 2016-2017).

10. منيرة بوالملح، "قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية و التزامات التنمية المستدامة في جيجل"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الأقاليم، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، 2017/2018).

ج. رسائل الماجستير

1. أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الاصلاحات الاقتصادية -دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري-، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1997).

2. بيازيد كمال، أثر النقل البري على التنمية المستدامة - دراسة حالة الجزائر-، (رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، قسم العلوم الاقتصادية فرع اقتصاد الخدمات، 2013/2014).

3. بروجين قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية -حالة ميناء وهران- مذكرة مقدمة لنيل شهادة (ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تسويق وتجارة دولية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2012).

4. بن عبد الرحمان، نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية : دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، (ماجستير العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، 2015).

5. بوجدره لمياء، النقل الجوي -الطيران المدني - ودوره في التنمية الحضرية، (رسالة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010)،

6. سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي ، ماجستير كلية علوم الاقتصاد و التسيير ، جامعة منتوري قسنطينة، 2005.

7. سناء روابح، **النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري**، (رسالة ماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية، قسم علم الاجتماع والدمغرافية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008، 2009).
8. عاشور سعيد، **دراسة العر والطلب عل خدمات النقل الجوي للمسافرين -حالة الجزائر-**، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة (الماجستير تخصص: اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير قسم العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر 3، 2015/2016).
9. محمود حميدان قديد، **تخطيط النقل الحضري**، (رسالة ماجستير بالأكاديمية العربية بالدنمارك تخصص تخطيط النقل، 2009).
10. مسعودة بوزيدي، **سياسة تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر**، (رسالة ماجستير، جامعة سطيف فرحات عباس، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2012).
- د.المجلات والدوريات والملتقيات**
 1. احمد محمد وهبان، **النظرية الواقعية وتحليل السياسة الدولية من مورنجاو الى ميرشايمر**، كلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، جامعة الإسكندرية، المجلد 1، العدد2، 2016.
 2. بن باحات مختار، طيي حسين، **دراسة حول النقل الجماعي بولاية باتنة من أجل النقل المستدام**، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة مفتش في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 2009.
 3. جديني زكية، **مداخلة بعنوان مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر، والمشاكل التي تعاني منها، ملتقى وطني بعنوان خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر الواقع والآفاق**، جامعة الجزائر 1. 2022.

4. جريدة الخبر، الجزائر من ضمن أفضل 25 قوة بحرية في العالم بقلم ف.ن.، 2023/08/7.
5. جون س. درايزك، بوني هو نيج، آن فيليبس، دليل اكسفورد للنظرية السياسية، 2022.
6. حسن أبشط الطيب، " تحليل السياسة العامة " مجلة الإداري، العدد 56، مسقط، مارس 1994.
7. حيفري نسيمه أمال، العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري، جامعة وهران 2 كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017.
8. ريان السفينة، ما هي عشر الدول المالكة للسفن، مجلة العربي، العدد 90، أفريل 2024.
9. ساكري زبيدة، عجة جيلالي، مسؤولية النقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد القضائي، 05-04-2020، المجلد 2، رقم 2.
10. سفيان ناصري، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الازمات النفسية والعصبية التي تصيب الراكب من جراء اعمال القرصنة، مجلة العلوم الانسانية لجامعة ام البواقي، 2017/06/01، مجلد 4، رقم 1.
11. سكة فرج، واقع النقل الجوي في العراق، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، العدد 19، 2015 .
12. سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية: المجلة الجزائرية، للتنمية الاقتصادية عدد 06، جوان 2017.
13. شفاقة فريال، تحرير قطاع النقل الجوي كآلية لتفعيل الاستثمار في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 8، العدد 2، 2021.

14. شفاقة فريال، تحرير قطاع النقل الجوي كآلية لتفعيل الاستثمار، Revue de droit des transport et des activités portuaires المجلد 8 رقم 2، 2020.
15. شفاقة فريل، بن ناصر وهيبة، التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات الحقوقية، 2019/12/12، المجلد 6، رقم 2.
16. عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة -دراسة حالة مشروع أرضية اللوجستيك-، جامعة قلمة، 2010.
17. عثمان إبراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وأفريقيا، 2004.
18. العطاوي مصطفى، مسؤولية الناقل الجوي في تأخير المسافرين بسبب جائحة covid-19، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، 2022-04-26، المجلد 9، رقم 1.
19. علي حيطوم، مقال علمي بعنوان دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، العدد 02، العلوم الاقتصادية والقانونية 2010.
20. فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية-تحول صعب في تسييرها- مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009.
21. فخر الدين، دور النقل والمواصلات على التنمية الاقتصادية في السودان، مجلة العالم، العدد 3، 2016.
22. فهد العتيبي، ماهي شبكة النقل، علوم وتكنولوجيا: مجلة علمية إعلامية شهرية "معهد الكويت للأبحاث العلمية" السنة الثاني، العدد 28، 2016.
23. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، أثار الأنفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، 2001.

24. محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل الجزائر، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12، 2017.
25. محمد أمين شيخي، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4 رقم 2، 2017/11/01.
26. محمد أمين شيخي، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4 رقم 2، 2017/11/01.
27. محمد زاهي بشير المغيربي، قراءات في السياسة المقارنة قضايا منهجية ومداخل نظرية، بنغازي: منشورات جامعة قار يونس، 1998.
28. معداوي نجية، مداخله بعنوان النقل البحري للنفط الجزائري: الواقع والآفاق، ملتقى وطني بعنوان خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر الواقع والآفاق، جامعة الجزائر 1، 2022.
29. منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2001.
30. منور فريدة، مداخله بعنوان واقع النقل البحري لنقل البضائع في الجزائر، ملتقى وطني بعنوان خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر الواقع والآفاق، جامعة الجزائر 1، 2022.
31. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2023، الأمم المتحدة
32. وزارة التخطيط و التهيئة العمرانية ، التقرير العام للمخطط الرباعي الأول، 1970.
33. يزيد دلال، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين ازاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، 03-01-2010، المجلد 1، رقم 1.

د. الوثائق الحكومية

1. قانون 09/11، المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل ويتم القانون رقم 13/1 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
2. الأمر رقم 67 - 130 المؤرخ في جويلية 1967، المتضمن تنظيم النقل البري، الجريدة الرسمية العدد 63.
3. مرسوم تنفيذي رقم 81 - 375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات البلدية و الولاية و احتياجاتها في قطاع النقل، الجريدة الرسمية رقم 86.
4. مرسوم تنفيذي رقم 81/375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات البلدية والولاية واحتياجاتها في قطاع النقل، الجريدة الرسمية 86.
5. بيان الحكومة في السياسة العامة، برنامج الإنعاش الاقتصادي قصير و متوسط المدى، البرنامج القطاعي، الملحق ب أبريل 2001.
6. مرسوم تنفيذي رقم 64/331 المؤرخ في 2004 المجدد لشروط تحرير الرخصة الخاصة لنشاطات النقل البري للأشخاص والبضائع، الجريدة الرسمية.
7. مرسوم تنفيذي رقم 10/92 المؤرخ في ربيع الأول عام 1431 الموافق 14 مارس 2010، يتضمن انشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري وشبه الحضري، الجريدة الرسمية، العدد 18.
8. قانون رقم: 09-11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 يعدل ويتم القانون رقم 13-01 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
9. القانون رقم 13-01 المؤرخ في 7 أوت 2001، بموجب المادة 68 من قانون رقم 13-10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 المتضمن قانون المالية لسنة 2011 الجريدة الرسمية عدد 80 والمعدل والمتمم بموجب القانون رقم 09-11 المؤرخ في 5 جوان 2011 الجريدة الرسمية عدد 32.

10. قانون -35 90 المؤرخ في 8 جمادي الثانية 1411 هـ الموافق ل 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 56.
11. مرسوم تنفيذي رقم: 91- 95 المؤرخ في 01 جوان، 1991 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص، الجريدة الرسمية رقم 27 .
12. الأمر رقم 09 - 03، الصادر في 29 رجب 1430 هـ الموافق 22 يوليو 2009م، يعدل ويتمم القانون رقم 14-01 الصادر في 29 جمادى الأولى 1422 هـ الموافق 19 أغسطس 2001، الجريدة الرسمية العدد 45.
13. المرسوم رقم 63/489 المؤرخ في 31/12/1963 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 6 .
14. المرسوم رقم 50/69 يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، الجريدة الرسمية عدد 53.
15. عبد القادر فتحي لاشين، فريق من الخبراء، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، مصر، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2006.
16. الأمر رقم 62-050 المؤرخ في 18 سبتمبر سنة 1962 ، الجريدة الرسمية، العدد 19.
17. الأمر رقم 63-412 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963 ، الجريدة الرسمية، العدد 02.
18. قانون 64/166 المؤرخ في 08/06/1964 المتعلق بالخدمات الجوية، الجريدة الرسمية عدد 49.
19. قانون 08/06/1964 المتعلق بالقانون الأساسي للطائرات، لجريدة الرسمية عدد 49.

20. قانون 64 / 244 المؤرخ في 22/08/1964 المتعلق بالمحطات الجوية والارتفاعات التي تخدم أمن الطيران، الجريدة الرسمية عدد 69.
21. قانون 98/06 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 48.

المقابلات:

1. مقابلة مع رئيسة المصلحة التجارية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، نوفمبر 2023 ، 11سا.
2. مقابلة مع نائب مدير شركة الخطوط الجوية الجزائرية، نوفمبر 2023 ، 10سا.

5. المراجع باللغة الأجنبية

1. Brahma madjboud khadra , transport maritime en Algérie , insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc » , (magister , faculté des sciences économiques, commerciales et sciences gestion, département des sciences commerciales ,université Abderrahmane ibn badis, Mostaganem, 2016 /2017)
2. Schutt R. Investigating The social Work: the process and practice of Research Thcusand Oaks. CA: Pine Forge Press 1996.
3. Frank Fisher, Gerald J.Meller , Maras. Sidney, Handbook of public policy analysis: theory, politics, and methods ,CRC press, Taylor& Francis group,2000.
4. ferdinand bandhium, décennaire de l'économie contemporaine, Edition gerard févriers, paris, 1968.
5. Régie Syndicale des Transports Algérois (RSTA).

EPIC ; Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial

6. Alfred marshall , industry and trade , london , 1919 .

CNUCED: Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

7. Robert Michael Bonavia , economics of transport , cambridge university press , london, 1947.

8. khial ahmed , la chaine logistique en commerce international , magister économie option finance internationale , université d'Oran , 2013.

9. National shipping company, document interne de nashco ,2013

10. ALEXANDER T. WELLS. Air Transportation: A Management Perspective (Aviation) Wadsworth Pub Co; 1994 .

11. Touafek Rabah ,les accords aériens bilatéraux: mode d'expression de la souveraineté nationale et enjeux économiques , édition houma ,Alger ,2003.

المواقع الإلكترونية:

1. : http://www.aacademy.org/article/wesima / library.

10 date 2116-20090921 / 11 / 2019 .

2. موقع وزارة النقل https://www.mt.gov.dz/?page_id=944&lang=ar ، تاريخ

الاطلاع 2023/01/20 . الساعة 13سا

3. موقع وزارة النقل https://www.mt.gov.dz/?page_id=1045&lang=ar

4. http://www.mtpt.gov.dz/?page_id=14 موقع وزارة النقل والمنشآت القاعدية ، 2024/02/22 ، 13:30
5. Entreprise Publique à Caractère Industriel et Commercial
6. <http://www.aotu-alger.dz/etusa.html>, AUTORITE Organisatrice des transports Urbain D'Alger , le reseau bus ETUSA, 21/03/2022
7. [https://transub.dz/wordpress/EPE_TRANSUB Spa](https://transub.dz/wordpress/EPE_TRANSUB_Spa)
8. <https://elmouchir.caci.dz/ar/entreprise/5878/egsa-etablissement-de-gestion-de-services-aroportuaires-dalger> ، الموقع الرسمي لمؤسسة تسيير مطارات الجزائر ، 2023/11/06 ، 11سا
9. Bureau d'Études en Transports Urbains¹
10. <https://www.sntf.dz/index.php/communication/itemlist/tag> ، le 21/02/2024 , 10h .
11. عربي بوست، أكبر 15 دولة في صناعة السفن بالعالم بينها دولة إسلامية. وإليك الدولة التي تحتكر نصف الإنتاج، 2023/04/13.
12. <https://arabicpost.net>, 13/04/2023, 15H
13. نادية سلام، تعرف على الدول العربية المتصدرة قائمة ملكية الأسطول العالمي للسفن 2023، المال نيوز .
14. <https://almaalnews.com/latest-news/1>, 19/01/2023, 19H.
15. <https://www.elkhabar.com/press/article/> ، 7/08/2023 ، 16H.
16. الدليل الاحصائي السنوي لوزارة النقل .

17. الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ <http://sogeports.org/arzew-actuel.htm> ¹
18. Cnan-nord presentation ,disponible sur ¹
19. <http://www.Cnan.org/presentation/nord.com.php>
20. Document interne de cnan med, 2013.
21. EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger
22. منتدى الموسوعة الجغرافية، واقع النقل في سوريا وأفاقه.
23. [http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/ModoatAma1/13hà le 21/09/2023 ، \[Tiaranmadn/sec10.doc_cvt.htm\]\(http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/ModoatAma1/13hà%20le%2021%2F09%2F2023%2C%20Tiaranmadn%2Fsec10.doc_cvt.htm\)](http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/ModoatAma1/13hà%20le%2021%2F09%2F2023%2C%20Tiaranmadn%2Fsec10.doc_cvt.htm)
24. [consulté le ، <https://airportscouncil.org/about/aci-world/>](https://airportscouncil.org/about/aci-world/)
15h.à ، 21/09/2023
25. [consulté le 22/09/2023](https://ar.wikipedia.org/) a 11:02 ، <https://ar.wikipedia.org/>
26. <https://caa.gov.qa/ar/news/fy-ahdth-tsnyf-almy-trwf-ly-afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023>
consulté le ، [afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023](https://caa.gov.qa/ar/news/fy-ahdth-tsnyf-almy-trwf-ly-afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023)
22/09/2023 a 16h.
27. https://www.singaporeair.com/en_UK/sg/home#/book/boo
، 10hàconsulté le 23/09/2023 ، [kflight](https://www.singaporeair.com/en_UK/sg/home#/book/boo)
28. <https://www.qatarairways.com/iwov-resources/temp-docs/press-kit/Qatar>
consulté le 25/09/2023 a 11 :50.، [docs/press-kit/Qatar](https://www.qatarairways.com/iwov-resources/temp-docs/press-kit/Qatar)
29. <https://caa.gov.qa/ar/news/fy-ahdth-tsnyf-almy-trwf-ly-afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023>
consulté le ، [afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023](https://caa.gov.qa/ar/news/fy-ahdth-tsnyf-almy-trwf-ly-afdl-shrkat-altyran-fy-alalm-lam-2023)
20/09/2023 a 10 :15.
30. [consulté le 20/09/2023 a 11h.، <https://www.aa.com.tr/ar>](https://www.aa.com.tr/ar)

31. consulté le 20/09/2023 à 14h, <https://www.djalid-dz.com>
32. consulté le 21/02/2022 : ، la compagnie ،Tassili airlines
<http://www.tassiliairlines.dz/>
33. consulte ،les transporteurs aériens ،Ministère du transports
le 21/02/2022 <http://www.ministere-transports.gov.dz/>
34. fonctionnement des réseaux ،Ministère du transports
d'observation météorologique consulte le 22/02/2022.
<http://www.ministere-transports.gov.dz/>
- Khalifa Airways ou la fin du monopole d'Air ،<https://www.ladepeche.fr>
consulté le 23/06/2021.،article publié le 15/05/2001،Algérie
35. Froncois duglace, transport aerien mondial, journal actualite
insolite. Page 445. <https://www.air-journal.fr/>
36. وزير النقل السيد لزهر هاني ، المؤسسة العمومية للتلفزيون الجزائري
<https://www.entv.dz/> ، 2022/03/22 ، على الساعة 14سا.
37. Farida larbi, Ouverture du transport aérien à des
compagnies privées : «La concurrence est primordiale» ،
ELMOUJAHID Actualite, <https://www.elmoudjahid.dz/> ،
13/05/2023, 12H

قائمة الجداول:
الجدول 1: يمثل تطور شبكة الطرقات في الجزائر 2020/2010 85
جدول 2: تطور كول الطريق السريع شرق/ غرب 2020-2010 87
جدول 3: توزيع سيارات الأجرة حسب طريقة التشغيل 2020 92
جدول 4: النقل الطريقي للركاب والبضائع في الجزائر 2020/2010 94
جدول 5: تطور البنية التحتية للسكك الحديدية 2020/2010 96
جدول 6: يوضح نقل الركاب بالسكك الحديدية من 2020/2010 97
جدول 7: تطور حجم البضائع المنقولة السكك الحديدية من 2020/2010 99
جدول 8: تطور شبكة مترو الجزائر 2012/2020 101
جدول 9: يمثل نقل المستخدمين لمترو الجزائر 2020/2010 102
جدول 10: تطور شبكة الترامواي في الجزائر 2020/2012 104
جدول 11: تطور نشاط الترامواي في الفترة الممتدة من 10/2020 105
جدول 12: يمثل نشاط الترامواي 2020/2019 106
جدول 13: مقارنة حوادث المرور في الفترة الممتدة من 2020/2010 108
جدول 14: يبين توقعات التجارة البحرية 2028/2024 119
جدول 15: يوضح حالة الأسطول البحري الوطني 125
جدول 16: تطور حجم حركة نقل البضائع البحرية خلال الفترة 2020-2010 134
جدول 17: حركة نقل المسافرين 2020-2010 في مختلف موانئ الجزائر 135
جدول 18: يبين نوع المطارات في الجزائر 190
جدول 19: نقل المسافرين الخطوط الجوية الجزائرية والطاسيلي للطيران 191

جدول 20: عدد ونوعية الطائرات المستخدمة في نقل البضائع الخطوط الجزائرية ... 192
جدول 21: توزيع الركاب حسب المناطق الجغرافية عند الوصول أو المغادرة في الجزائر 194
جدول 22: تطور عدد الركاب الذين تم نقلهم من طرف الخطوط الجوية الجزائرية الشبكة المحلية والدولية 2020/2010 196
جدول 23: تطور حجم الشحن الجوي والخدمات البريدية المنقولة عن طريق الخطوط الجوية الجزائرية 2020/2010 197
جدول 24: يمثل نشاط بعض الشركات الجوية الأجنبية في الجزائر 206
الجدول رقم(25): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس 225
الجدول رقم(26): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير العمر 226
الجدول رقم(27): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى التعليمي 227
الجدول رقم(28): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة الاجتماعية 228
الجدول رقم(29): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة العملية 229
الجدول رقم(30): يبين معدل السفر السنوي للمبحوثين 230
الجدول رقم(31): يبين ما هو الغرض من السفر لدى المبحوثين 231
الجدول رقم(32): يبين الدرجات المفضلة للسفر لدى المبحوثين 232
الجدول رقم(33): يبين العوامل المؤثرة في عملية اختيار شركات الطيران من طرف المبحوثين 232
الجدول رقم(34): يبين مفاضلة المبحوثين بين الخطوط الجوية الجزائرية والأجنبية .. 233
الجدول رقم(35): يبين كفايات الحجز لدى المبحوثين 234
الجدول رقم(36): يبين تقييم المبحوثين لعملية الحجز في مختلف فروع الشركة 235

الجدول رقم(37): يبين مدى مواجهة المبحوثون لمشاكل أثناء عملية الحجز	235
الجدول رقم(38): يبين أهم المشاكل التي واجهت المبحوثين أثناء قيامهم بعملية الحجز	236
الجدول رقم(39): يبين تقييم المبحوثين لأسعار خطوط الطيران الجزائرية	237
الجدول رقم(40): يبين مدى قيام المبحوثين بمقارنة الأسعار قبل الحجز	237
الجدول رقم(41): يبين مدى مواجهة المبحوثين لحالات تأخر أو إلغاء رحلتهم	238
الجدول رقم(42): يبين أسباب التأخر في المواعيد	238
الجدول رقم(43): يبين الحصول على معلومات مفصلة حول التأخيرات والإلغاءات في المطار	239
الجدول رقم(44): يبين تقييم المبحوثين للمدة التي انتظروها في الطابور	240
الجدول رقم(45): يبين مستوى راحة المقاعد على متن الطائرة	240
الجدول رقم(46): يبين وتقييم المبحوثين لنظافة الطائرة	241
الجدول رقم(47): يبين تقييم المبحوثين لتعامل المضيفين والمضيفات مع الزبائن ...	242
الجدول رقم(48): يبين تقييم المبحوثين لجودة الوجبات المقدمة على متن الطائرة ...	242
الجدول رقم(49): يبين الاستجابة فورية في حالات الطوارئ أثناء الرحلة	243
الجدول رقم(50): يبين مدى توفر وسائل الترفيه على متن الطائرة	243
الجدول رقم(51): يبين تقييم المبحوثين لعملية استلام الأمتعة	244
الجدول رقم(52): يبين مدى مواجهة المبحوثين لمشكلة ضياع الأمتعة	245
الجدول رقم(53): يبين هل توفر الشركة وسائل اتصال فعالة في حالة ضياع الأمتعة.....	245
الجدول رقم(54): يبين في حالة الاجابة ب"نعم" هل تقوم الشركة بالتعويض	246

الجدول رقم(55): يبين هل سافر المبحوثين من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية 246
الجدول رقم(56): يبين في حالة الاجابة ب"نعم" ما رأي المبحوثين في خدمات الخطوط الجوية الجزائرية مقارنة بالشركات الأخرى 247
الجدول رقم(57): يبين هل يؤيد المبحوثين خصخصة القطاع وفتح الاستثمار في مجال النقل الجوي في الجزائر 248
الجدول رقم(58): يبين هل يرى المبحوثين فتح مجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع 248
الجدول رقم(58): يبين إذا كان هناك خدمات أخرى لم تحتويها الأسئلة السابقة، اذكرها 249
الجدول رقم(59): يبين ما هي العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركة الطيران حسب متغير الجنس 251
الجدول رقم(60): يبين هل يفضل المبحوثين الخطوط الجوية الجزائرية أم الأجنبية حسب متغير الجنس 252
الجدول رقم(61): يبين هل سافر المبحوثين من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية حسب متغير الجنس 253
الجدول رقم(62): يبين هل يرى المبحوثين فتح المجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع حسب متغير الجنس 254
الجدول رقم(63): يبين ما هي العوامل التي تؤثر في عملية اختيار المبحوثين لشركة الطيران حسب متغير العمر 255

قائمة الأشكال :

الشكل 1: توزيع سيارات الأجرة حسب طريقة التشغيل 2020.....	92
الشكل 2: نقل الركاب بالسكك الحديدية 2020/2010.....	98
الشكل 3: تطور حجم البضائع المنقولة بالسكك الحديدية من 2020/2010.....	99
الشكل 4: موقع مديرية الطيران المدني في الهيكل التنظيمي لوزارة النقل.....	173
الشكل 5: أسطول شركة الخطوط الجوية الجزائرية.....	219
الشكل 6: فتح 14 خط جديد 2025/2023.....	220
الشكل رقم 7.....	227
الشكل رقم 08.....	228
الشكل رقم 09.....	229
الشكل رقم 10.....	230

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الجزائر 3

كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية

تخصص: سياسات عامة

"عزيزي المشارك،

نشكرك على وقتك واهتمامك في المشاركة في هذا الاستبيان في إطار متطلبات للحصول على شهادة دكتوراه تحت عنوان "تقييم سياسة النقل في الجزائر دراسة حالة النقل الجوي"، يهدف هذا الاستبيان إلى جمع ومعرفة آراء زبائن شركة الخطوط الجوية الجزائرية حول الخدمات المقدمة.

يرجى الإجابة على الأسئلة المطروحة بأمانة وصدق، حيث ستساهم إجاباتك في تحليل الوضع الحالي وتوجيه التوصيات لتعزيز سياسة النقل الجوي في الجزائر بصفة عامة وشركة الخطوط الجوية خاصة، يضمن الاستبيان سرية البيانات المقدمة ولن يتم استخدامها إلا لأغراض البحث العلمي.

✓ يرجى عدم كتابة الاسم واللقب

✓ ضع علامة X في خانة الإجابة

الطالبة:

إشراف:

صالحى نادية

د. فرس لونيس

❖ المعلومات الشخصية:

(1) الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐

(2) العمر: أقل من 18 سنة ☐ 18-30 سنة ☐

31-60 سنة ☐ أكبر من 60 سنة ☐

(3) المستوى التعليمي:

- ثانوي ☐ - جامعي ☐ - أخرى ☐

(4) الحالة الاجتماعية:

- أعزب ☐ - متزوج ☐

- مطلق ☐ - أرمل ☐

(5) الحالة العملية:

- موظف/عامل ☐ - متقاعد ☐

- طالب ☐ - بطل ☐

(6) ما هو معدل سفرك السنوي؟

- مرة واحدة ☐ - من 2 إلى 4 مرات ☐ - أكثر من 5 مرات ☐

(7) ما هو غرضك من السفر؟

- الدراسة ☐ - العمل ☐

- السياحة ☐ - العلاج ☐

(8) في أي درجة تسافر؟

- اقتصادية ☐ - الدرجة الأولى ☐ - رجال أعمال ☐

9) ماهي العوامل التي تؤثر في عملية اختيارك لشركة الطيران؟

☐ -السعر ☐ -الخدمة ☐ -الدقة في المواعيد

10) هل تفضل الخطوط الجوية الجزائرية أم الأجنبية؟

☐ -الخطوط الجزائرية ☐ -الأجنبية

❖ تقييم خدمات شركة الخطوط الجوية الجزائرية

11) كيف تقوم بعملية الحجز؟

☐ -وكالة الخطوط الجوية الجزائرية ☐ -الهاتف
☐ -الأنترنيت ☐ -أخرى

12) كيف تقيم عملية الحجز في مختلف فروع الشركة؟

☐ -سهلة ☐ -متوسطة ☐ -معقدة

13) هل واجهتك مشاكل في عملية الحجز؟

☐ -نعم ☐ -لا

14) اذا كانت الإجابة "نعم"، من أي نوع؟

☐ -عدم توفر نقاط البيع ☐ -مشاكل الأنترنيت ☐ -أخرى

15) كيف تقيم أسعار خطوط الطيران الجزائرية؟

☐ -رخيصة ☐ -متوسطة ☐ -مرتفعة

16) هل تقوم بمقارنة الأسعار قبل الحجز؟

☐ -نعم ☐ -لا ☐ -بعض الأحيان

❖ الخدمة في المطار

17) هل تحصل على معلومات مفصلة حول التأخيرات والإلغاءات في المطار؟

☐ -نعم ☐ -لا

18) ما هو تقييمك للمدة التي انتظرتها في الطابور؟

- قليلة ☐ - متوسطة ☐ - طويلة ☐

19) هل واجهتك حالات تأخر أو الغاء رحلتك؟

- نعم ☐ - لا ☐

20) اذا كانت الإجابة "نعم" فما هو السبب؟

- المناخ ☐ - خلل تقني ☐ - أخرى ☐

❖ الخدمة على متن الطائرة

21) كيف تقيم مستوى الراحة(المقاعد) على متن الطائرة؟

- مريحة جدًا ☐ - مريحة ☐ - غير مريحة ☐

22) ما هو تقييمك لنظافة الطائرة؟

- جيد ☐ - متوسط ☐ - سيئ ☐

23) كيف تقيم تعامل المضيفين والمضيفات مع الزبائن؟

- جيد ☐ - متوسط ☐ - سيء ☐

24) كيف تقيم جودة الوجبات المقدمة على متن الطائرة؟

- جيدة ☐ - متوسطة ☐ - سيئة ☐

25) هل هناك استجابة فورية في حالات الطوارئ أثناء الرحلة؟

- نعم ☐ - لا ☐ - لم أشهد على حالة ☐

26) هل تتوفر وسائل الترفيه على متن الطائرة؟

- متوفرة ☐ - قليلة ☐ - منعدمة ☐

❖ الخدمة بعد الرحلة

27) تقييمك لعملية استلام الأمتعة؟

- جيدة ☐ - متوسطة ☐ - سيئة ☐

28) هل توفر الشركة وسائل اتصال فعالة في حالة ضياع الأمتعة؟

نعم ☐ لا ☐ - لم أضيع أمتعتي ☐

29) هل واجهتك مشكلة ضياع الأمتعة؟

نعم ☐ لا ☐ -

30) في حالة الإجابة "نعم" هل تقوم الشركة بالتعويض؟

نعم ☐ لا ☐ -

31) هل سافرت من قبل مع شركة طيران غير الخطوط الجوية الجزائرية؟

نعم ☐ لا ☐ -

32) في حالة الإجابة " بنعم" ما رأيك في خدمات الخطوط الجوية الجزائرية مقارنة بشركات الأخرى؟

الخطوط الجوية الجزائرية أفضل ☐

شركة طيران الأخرى أفضل ☐

مقاربة ☐

33) هل تؤيد خصخصة القطاع وفتح الاستثمار في مجال النقل الجوي في الجزائر؟

نعم ☐ لا ☐ -

34) هل ترى فتح المجال للشركات الخاصة قد يؤدي للمنافسة وترقية القطاع؟

نعم ☐ لا ☐ -

35) إن كان هناك خدمات أخرى لم تحتويها الأسئلة السابقة، أذكرها؟

.....
.....
.....

الفهرس

1	مقدمة:
15	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للسياسة العامة والنقل
15	المبحث الأول: السياسة العامة مقارنة مفاهيمية:
16	المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة:
29	المطلب الثاني: خصائص وأنواع السياسة العامة
33	ثالثا: أنواع السياسة ومستوياتها
37	المطلب الثالث: مراحل صنع السياسة العامة:
42	خامسا: تحليل السياسة العامة
43	المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل
43	المطلب الأول: مفهوم النقل وتطوره
48	المطلب الثاني: أنواع النقل
53	المطلب الثالث: أهمية ومكونات النقل
55	المبحث الثالث: السياسة العامة للنقل
55	المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة للنقل ومركزاتها
57	المطلب الثاني: أهداف السياسة العامة للنقل
59	خلاصة واستنتاجات:
60	الفصل الثاني: السياسة العامة للنقل في الجزائر
60	المبحث الأول: واقع النقل في الجزائر
61	المطلب الأول: التطور التاريخي لقطاع النقل في الجزائر
67	المطلب الثاني: الإطار التشريعي

المطلب الثالث: أهم مؤسسات تسيير قطاع النقل في الجزائر	72
أولاً: وزارة النقل	73
المبحث الثاني: قطاع النقل البري في الجزائر	79
المطلب الأول: النقل البري (الطريقي):	79
المطلب الثاني: النقل بالسكك الحديدية:	95
المبحث الثالث: النقل البحري في الجزائر	109
المطلب الأول: الإطار النظري: مفاهيم عامة حول النقل البحري	109
المطلب الثاني: واقع النقل البحري العالمي	118
المطلب الثالث: وضعية النقل البحري في الجزائر	125
خلاصة واستنتاجات:	136
الفصل الثالث: واقع قطاع النقل الجوي في الجزائر:	138
المبحث الأول: مدخل نظري: مفاهيم عامة حول النقل الجوي	139
المطلب الأول: مفهوم النقل الجوي	139
المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في النقل الجوي:	147
المطلب الرابع: حركة النقل الجوي العالمي	159
المبحث الثاني: واقع النقل الجوي في الجزائر	171
المطلب الأول: مرحلة تشكل القطاع:	171
المطلب الثاني: الفروع التحتية التابعة لقطاع النقل الجوي	175
المطلب الثاني: الإطار التشريعي والقانوني للنقل الجوي في الجزائري:	180
المطلب الثالث: دراسة تحليلية لوضعية النقل الجوي في الفترة الممتدة من 2010 الى	
2020:	189
المطلب الرابع: التحديات التي تواجه النقل الجوي في الجزائر:	198

201	 خلاصة واستنتاجات:
203	 الفصل الرابع: تقييم خدمات الخطوط الجوية الجزائرية
203	 المبحث الأول: تقديم شركة الخطوط الجوية الجزائرية
203	 المطلب الأول: سوق النقل الجوي في الجزائر
213	 المطلب الثاني: النطاق الوظيفي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية
	 المبحث الثاني: استراتيجية شركة الخطوط الجوية الجزائرية في التحسين من موقعها في
218	 السوق الجزائرية في ظل فتح المجال أمام المنافسين
218	 المطلب الأول: تدعيم الأسطول الجوي وفتح خطوط جديدة:
221	 المطلب الثاني: حتمية فتح النقل الجوي أمام الشركات الخاصة في ظل المنافسة
225	 المبحث الثالث: دراسة تجريبية لرضا العملاء على أداء استراتيجية الشركة:
261	 الخاتمة
266	 قائمة المراجع:
283	 قائمة الجداول:
287	 قائمة الأشكال :

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل السياسات العامة في مجال النقل بالجزائر من خلال تقديم إطار نظري شامل، واستعراض مراحل تطور القطاع وأنواعه، مع التركيز على النقل الجوي وتقييم أداء شركة الخطوط الجوية الجزائرية، وصولاً إلى تقديم توصيات عملية تسهم في تحسين السياسات المعتمدة.

فيما يتعلق بالمناهج والاقترابات المعتمدة في هذه الدراسة، فقد تم استخدام منهجين رئيسيين، هما المنهج التاريخي ومنهج دراسة الحالة، أما من حيث الاقترابات فقد تم تبني الاقتراب المؤسسي والاقتراب البنائي الوظيفي، كما تم توظيف مجموعة من أدوات البحث العلمي، شملت الملاحظة، والاستبيان، والمقابلة، لجمع البيانات اللازمة وتحليل هذه البيانات، تم استخدام تقنية التحليل الإحصائي عبر برنامج SPSS.

توصلت الدراسة إلى أن الدولة الجزائرية تبنت استراتيجية شاملة لتطوير قطاع النقل، تجسدت في تنفيذ عدد من المشاريع والإصلاحات لتحسين البنية التحتية ورفع كفاءة أنماط النقل المختلفة، وفي الجانب التطبيقي، تم إجراء استبيان إلكتروني استهدف عينة عشوائية من مستخدمي شركة الخطوط الجوية الجزائرية، أظهرت نتائجه عدم رضا الزبائن عن جودة الخدمات المقدمة، وقد بيّنت النتائج وجود نقائص واضحة تستدعي التدخل، مما يستوجب على الشركة اتخاذ إجراءات عملية لتحسين مستوى الخدمات وتعزيز رضا المسافرين، بما يساهم في رفع تنافسية الناقل الوطني.

الكلمات المفتاحية:

السياسة العامة، النقل، النقل في الجزائر، الطيران، شركة الخطوط الجوية الجزائرية.

Résumé:

Cette étude vise à analyser les politiques publiques dans le domaine des transports en Algérie à travers la présentation d'un cadre théorique global, l'examen des étapes d'évolution du secteur ainsi que de ses différentes typologies, avec un accent particulier mis sur le transport aérien et l'évaluation de la performance de la compagnie aérienne nationale, Air Algérie. L'objectif final est de formuler des recommandations pratiques contribuant à l'amélioration des politiques en vigueur.

Concernant les méthodologies et approches adoptées dans cette recherche, deux principales méthodes ont été utilisées : la méthode historique et l'étude de cas. Du point de vue des approches théoriques, l'approche institutionnelle et l'approche structuralo-fonctionnelle ont été privilégiées. Pour la collecte des données, plusieurs outils de recherche scientifique ont été mobilisés, notamment l'observation, le questionnaire et l'entretien. Afin d'analyser les données recueillies, la technique d'analyse statistique via le logiciel SPSS a été employée.

Les résultats de l'étude révèlent que l'État algérien a adopté une stratégie globale visant à développer le secteur des transports, matérialisée par la mise en œuvre de plusieurs projets et réformes destinés à améliorer les infrastructures et à accroître l'efficacité des différents modes de transport. Sur le plan empirique, une enquête électronique menée auprès d'un échantillon aléatoire d'utilisateurs de la compagnie Air Algérie a mis en lumière un mécontentement quant à la qualité des services offerts. Les résultats ont également souligné des lacunes manifestes nécessitant une intervention urgente. Il est donc indispensable pour la compagnie de prendre des mesures concrètes afin d'améliorer le niveau de service et renforcer la satisfaction des voyageurs, ce qui contribuerait à augmenter la compétitivité du transporteur national.

Mots-clés :

Politique publique, transport, transport en Algérie, aviation, compagnie aérienne Air Algérie

Abstract :

This study aims to analyze public policies in the field of transportation in Algeria by presenting a comprehensive theoretical framework, reviewing the development stages of the sector and its various types, with a particular focus on air transport and an evaluation of the performance of the national airline, Air Algérie. The ultimate goal is to provide practical recommendations that contribute to the improvement of the existing policies.

Regarding the methodologies and approaches employed in this research, two main methods were utilized: the historical method and the case study method. From a theoretical perspective, the institutional approach and the structural-functional approach were adopted. For data collection, several scientific research tools were employed, including observation, questionnaires, and interviews. To analyze the gathered data, statistical analysis using the SPSS software was applied.

The study's findings reveal that the Algerian state has adopted a comprehensive strategy to develop the transportation sector, manifested in the implementation of various projects and reforms aimed at enhancing infrastructure and increasing the efficiency of different transportation modes. Empirically, an electronic survey conducted among a random sample of Air Algérie users indicated customer dissatisfaction with the quality of services provided. The results also highlighted clear deficiencies requiring urgent intervention. Therefore, it is essential for the company to take concrete measures to improve service levels and enhance passenger satisfaction, which would contribute to increasing the competitiveness of the national carrier.

Keywords:

Public policy, transportation, transportation in Algeria, aviation, Air Algérie.