

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الجزائر 3

كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية

قسم العلوم الاقتصادية

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية (فرع اقتصاد الخدمات).

عنوان الموضوع:

أهمية النقل ودوره في التنمية

السياحية بالجزائر

خلال الفترة 1999-2012

تحت إشراف

الأستاذة الدكتورة: حاجي العلجة

من إعداد الطالبة

طهراوي زهرة

لجنة المناقشة

رئيسا	أ.د. كمال بن موسى
مقررا	أ.د. حاجي العلجة
عضوا	أ.د. زايد مراد
عضوا	د. كبير سمية
عضوا	د. محمدي عزالدين

السنة الجامعية 2013/2014

شكر وعرّفان

أشكر الأستاذة الدكتورّة حاجي العليّة، جزيّل الشكر على تفضّلها بالإشراف على هذه المذكورة وعلى النصائح والتوجيهات التي أفادتني بها أثناء عملية البحث.

كما أتقدم بخالص الشكر و العرفان للسادة الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة؛ الأستاذ الدكتور كمال بن موسى، أستاذ التعليم العالي، الأستاذ الدكتور زايد مراد، أستاذ التعليم العالي، الدكتورّة كبير سمية، أستاذة محاضرة أ، و الدكتور محمدي عز الدين، أستاذ محاضر أ، على قبولهم المشاركة في تقييم هذا العمل.

إهداء

إلى روح أبي رحمه الله،

إلى أمي رمز العطاء،

إلى زوجي و أبنائي...

فريال، سليمان، وأميرة في خطواتها الأولى...

إلى جميع أفراد عائلي،

وإلى كل الأهل والأصدقاء.

الفهرس

رقم الصفحة	العنوان
IV	قائمة الجداول
VI	قائمة الأشكال
أ	مقدمة عامة
1	الفصل الأول: مفاهيم عامة حول السياحة
2	مقدمة الفصل الأول
3	المبحث الأول: مفهوم السياحة، تطورها وأنواعها
3	المطلب الأول: تعريف السياحة و السائح
6	المطلب الثاني: التطور التاريخي للسياحة
8	المطلب الثالث: أنواع السياحة وخصائصها
14	المطلب الرابع: المنظمات الدولية للسياحة
15	المبحث الثاني: أسس السياحة
15	المطلب الأول: الطلب السياحي
18	المطلب الثاني: العرض السياحي
20	المطلب الثالث: الإيرادات السياحية
23	المبحث الثالث: الآثار التنموية للسياحة
23	المطلب الأول: مفهوم التنمية السياحية
25	المطلب الثاني: أهمية وأثر السياحة على التنمية الاقتصادية
27	المطلب الثالث: أثر التنمية السياحية على الجانب الاجتماعي والثقافي
30	المبحث الرابع: السياحة في بعض الدول العربية
30	المطلب الأول: السياحة في مصر
35	المطلب الثاني: السياحة في تونس
40	المطلب الثالث: السياحة في المغرب
44	خلاصة الفصل الأول
45	الفصل الثاني: واقع السياحة في الجزائر
46	مقدمة الفصل الثاني
47	المبحث الأول: مقومات وأنواع السياحة في الجزائر

47	المطلب الأول: المقومات الطبيعية
50	المطلب الثاني: المقومات المادية والبشرية
52	المطلب الثالث: أنواع السياحة في الجزائر
53	المبحث الثاني: مراحل تطور السياسة السياحية في الجزائر
54	المطلب الأول: السياحة غداة الاستقلال ومخططات التنمية الوطنية
60	المطلب الثاني: السياحة في الفترة 1990-2012
61	المطلب الثالث: التنظيم الهيكلي والعضوي لقطاع السياحة
66	المبحث الثالث: مؤشرات السياحة في الجزائر وأثرها على الاقتصاد الوطني
66	المطلب الأول: مؤشرات السياحة في الجزائر
73	المطلب الثاني: أثر السياحة على الاقتصاد الوطني
75	المبحث الرابع: معوقات و آفاق التنمية السياحية في الجزائر
76	المطلب الأول: معوقات التنمية السياحية في الجزائر
77	المطلب الثاني: آفاق التنمية السياحية في الجزائر
84	خلاصة الفصل الثاني
85	الفصل الثالث: دور النقل في تنمية القطاع السياحي
86	مقدمة الفصل الثالث
87	المبحث الأول: مقومات وخصائص صناعة النقل
87	المطلب الأول: تعريف النقل، عناصره و أنواعه
91	المطلب الثاني: أسباب النقل و دوافعه
93	المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية والاجتماعية للنقل
94	المبحث الثاني: جهود تطوير النقل في الجزائر
95	المطلب الأول: قطاع الأشغال العمومية
98	المطلب الثاني: قطاع النقل
100	المطلب الثالث: تكاليف إنجاز مشاريع قطاع النقل
102	المبحث الثالث: أهمية النقل ودوره في تنمية قطاع السياحة
103	المطلب الأول: علاقة النقل بالسياحة
103	المطلب الثاني: دور النقل في تنشيط ودعم المشروعات السياحية
104	المطلب الثالث: أهمية الطريق السيار شرق-غرب في التنمية السياحية
108	المبحث الرابع: تطور حركة النقل في الجزائر خلال الفترة 2012/1999

108	المطلب الأول: تطور حركة النقل البري
110	المطلب الثاني: تطور حركة النقل الجوي
112	المطلب الثالث: تطور حركة النقل البحري
113	المبحث الخامس: النقل السياحي
113	المطلب الأول: خصائص ومميزات النقل السياحي
115	المطلب الثاني: مشاكل النقل السياحي
117	المطلب الثالث: إجراءات تطوير النقل السياحي
119	خلاصة الفصل الثالث
120	خاتمة
123	قائمة المراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
17	تطور عدد السياح في العالم في الفترة 2001/2012	01
26	مساهمة السياحة في الناتج المحلي الإجمالي لعدد من دول العالم لسنة 2011	02
31	تطور طاقات الإيواء في مصر خلال الفترة 2000/2012	03
32	تطور عدد الوافدين إلى مصر خلال الفترة 1999/2012	04
33	عدد الليالي التي يقضيها السياح في مصر خلال الفترة 2000/2012	05
34	تطور الإيرادات السياحية في مصر خلال الفترة 2000/2012	06
36	تطور طاقات الإيواء في تونس خلال الفترة 2000/2010	07
37	تطور عدد الوافدين إلى تونس خلال الفترة 2000/2012	08
38	عدد الليالي التي يقضيها السياح في تونس خلال الفترة 2000/2012	09
39	تطور الإيرادات السياحية في تونس خلال الفترة 2000/2012	10
40	تطور عدد الأسرة في المغرب خلال الفترة 2003/2012	11
41	تطور عدد الوافدين إلى المغرب خلال الفترة 2000/2012	12
42	عدد الليالي التي يقضيها السياح في المغرب خلال الفترة 2004/2012	13
43	تطور الإيرادات السياحية في المغرب خلال الفترة 2000/2012	14
51	توزيع طاقة الإيواء في الجزائر حسب نوعية المنتج	15
52	طاقة الإيواء في الجزائر حسب الدرجات لسنة 2012	16
55	توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال المخطط الثلاثي (69/67)	17
56	توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال المخطط الرباعي الأول (73/70)	18
57	توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال المخطط الرباعي الثاني (77/74)	19
66	مؤسسات التكوين السياحي في الجزائر	20
67	تطور عدد الفنادق في الجزائر حسب الدرجة خلال الفترة 1999-2011	21
68	تطور عدد الأسرة في الجزائر حسب الدرجة خلال الفترة 1999-2011	22
69	تطور توافد السياح إلى الجزائر خلال الفترة 1999-2012	23
70	عدد الليالي التي يقضيها السياح في الجزائر خلال الفترة 2000-2012	24
72	تطور الإيرادات السياحية في الجزائر خلال الفترة 2000-2012	25
74	تطور مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي للجزائر خلال الفترة 1999-2012	26
75	تطور عدد عمال القطاع السياحي في الجزائر خلال الفترة 2003-2012	27
78	خطة الأعمال بالأرقام آفاق 2015	28

109	تطور نقل المسافرين عبر الطرق البرية باستعمال الحافلات في الجزائر خلال الفترة 2011/1999	29
110	تطور عدد المسافرين وعدد عربات الركاب في الجزائر خلال الفترة 2012-1999	30
111	تطور حركة المسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية خلال الفترة 2012/1999	31
112	تطور حركة المسافرين على الخطوط الداخلية عبر الموانئ في الجزائر خلال الفترة 2011-2005	32
113	تطور حركة المسافرين على الخطوط الدولية عبر الموانئ في الجزائر خلال الفترة 2012-1999	33

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
21	تطور الإيرادات السياحية في العالم في الفترة 2012/2001	01
23	حصة مختلف المناطق من الإيرادات السياحية العالمية لسنة 2012	02
70	تطور عدد السياح في كل من الجزائر، تونس و المغرب خلال الفترة 2012-2000	03
71	عدد الليالي التي يقضيها السياح في كل من الجزائر، تونس والمغرب خلال الفترة 2012/2008	04
73	تطور الإيرادات السياحية في كل من الجزائر، تونس والمغرب	05

مقدمة عامة

مدخل:

تُعتبر السياحة ركيزة أساسية من الركائز الاقتصادية في الدول التي تتميز بمقومات طبيعية، بل أصبحت من أكبر الصناعات في العالم لما حققته من نتائج معتبرة من حيث زيادة إيرادات النقد الأجنبي ومن حيث مناصب الشغل التي تُحدثها.

والسياحة ترتبط ارتباطا وثيقا بالفروع الاقتصادية الانتاجية والخدمية ولا سيما النقل الذي يُمثل داعما أساسيا ومحركا فعالا للنشاطات السياحية، كما أنه يُعد من أكبر الصناعات التي أخذت تنمو وتتطور بشكل مضطرد مع بداية خمسينيات القرن الماضي.

لقد أصبحت ترتكز مهمة قطاع النقل في توفير الشروط والظروف الملائمة لعمل باقي القطاعات الأخرى الانتاجية والخدمية، وهو بمثابة الشريان الذي يربط مختلف أنحاء العالم ببعضها البعض، كما أنه سمة بارزة من سمات العصر وضرورة من ضرورات الحياة التي لا يُمكن الاستغناء عنها. ومما لا شك فيه أن النقل هو أحد العناصر الأساسية المعتمدة كمؤشر لقياس تطور الدول باعتباره أساسا للتطور والانتعاش الاقتصادي والاجتماعي السريع في أي مجتمع، حيث من الصعب قيام عملية البناء والتنمية في مكان ما بدونها. ومن هنا أدركت الدول المتطورة أهمية قطاع النقل وفي وقت مبكر حيث عملت على تخطيطه على أسس سليمة لمواجهة الاحتياجات المُتنامية لهذا القطاع على ضوء امكانياتها المتاحة.

وفي هذا الإطار، قامت الجزائر بإعداد مخططات تنموية من أهدافها الرئيسية الانطلاق في مشاريع تنموية كبرى لبناء منشآت قاعدية جديدة وتطوير البنية التحتية الموجودة، كما تم تسجيل إطلاق مشروع الطريق السيار شرق-غرب ومشاريع تحديث وتوسيع شبكة الطرق، ومشاريع السكك الحديدية ومشروع الميترو، ومشاريع تطوير الموانئ البحرية والمطارات، إضافة إلى المشاريع المسجلة في البرامج الخاصة بمنطقتي الهضاب العليا والجنوب.

وكون السياحة، سواء المحلية منها أو العالمية، تُعد من أكثر القطاعات الخدمية اعتمادا على قطاع النقل فإن أي تطور يطرأ على هذا الأخير يُؤاكد حتما تطور مماثل في قطاع السياحة. وهنا نُسجل أن الدول التي تعتمد على السياحة كأحد الموارد المهمة للنتائج الاقتصادي المحلي أعطت اهتماما كبيرا لقطاع النقل. وعليه فإن دراسة مفاصل عملية النقل والسياحة من النواحي الاقتصادية والاجتماعية يصبح أمرا ضروريا وهاما. وانطلاقا من هنا جاء هذا البحث لإظهار أهمية السياحة في الاقتصاد الوطني، ومعرفة واقع قطاع النقل في الجزائر ومختلف الإنجازات التي عرفها، مع تحديد الصلة القائمة بينهما بناء على تطور عدد المسافرين وهذا في الفترة 2012/1999.

إشكالية البحث:

يقوم قطاع النقل بدور ريادي وأساسي في اقتصاديات الدول الحديثة، كونه من المنشآت القاعدية الأساسية التي تعتمد عليها هذه الدول في تحقيق التقدم في مختلف مجالات الحياة. كما أن الحديث عن السياحة ومتطلبات تنميتها وتطويرها يرتبط ارتباطا وثيقا بالبنية التحتية التي من الضروري أن تكون داعمة وبشكل فعال للنشاط السياحي. إن الاهتمام بقطاع النقل في هذا الجانب ملازم للاهتمام بالقطاع السياحي، لأنه لا يمكن أن يزدهر النشاط السياحي في غياب قطاع نقل متطور، إذ أن هذا الأخير عصب رئيسي للتنمية السياحية في أي منطقة كانت. من هنا يُمكن صياغة الإشكالية الرئيسية في السؤال التالي:

النقل في الجزائر وأهميته في تطوير قطاع السياحة.
ويُمكن تجزئة الإشكالية الرئيسية إلى أسئلة فرعية كما ما يلي:

- ما مفهوم السياحة، وما هي أهميتها في الإقتصاد العالمي؟
- ماهو واقع السياحة في الجزائر؟
- ماهو واقع قطاع النقل في الجزائر و ما دوره في تنمية السياحة؟

الفرضيات:

- تُساهم المقومات السياحية في تفعيل الحركة السياحية.
- يُساهم القطاع السياحي في اقتصاديات الدول.
- يُساهم قطاع النقل في تنمية الحركة السياحية.
- يُرتقب أن يلعب تطوير قطاع النقل في الجزائر دورا كبيرا في تنمية السياحة.

المنهج المستخدم:

من أجل الوصول إلى أهداف الدراسة سنستخدم على المنهج الوصفي التحليلي بما يتناسب مع متطلبات تقسيم الدراسة، حيث سنستخدم المنهج الوصفي في عرض المفاهيم المتعلقة بالسياحة وإمكانيات السياحة في الجزائر ومختلف المعوقات التي تعترضها وكذا واقع قطاع النقل، أما المنهج التحليلي فسوف نعتمد عليه في تحليل مختلف البيانات المتعلقة بقطاعي النقل والسياحة.

الهدف من الدراسة:

إن توجه معظم الاقتصاديات العالمية نحو اقتصاد الخدمات، جعل الاهتمام بشكل مستمر بتطوير المنشآت الأساسية في عمل قطاع الخدمات ومن بينها قطاع السياحة، وعلى اعتبار أن قطاع النقل يعد من أهم القطاعات المؤثرة في قطاع السياحة، فإن أي تطور في هذا القطاع لابد أن يؤثر في عمل كافة قطاعات الخدمات الأخرى ومن بينها قطاع السياحة.

من هنا تبرز أهمية هذه الدراسة والتي يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- تشخيص قطاع النقل لمعرفة وضعيته ومدى قدرته على تلبية الحاجيات المتزايدة لمختلف القطاعات وبشكل خاص قطاع السياحة.
- قلة البحوث والدراسات التي تناولت قطاعي النقل والسياحة معا.
- سعي الجزائر لإيجاد مداخل أخرى خارج المحروقات.

حدود الدراسة:

تتناول هذه الدراسة أهمية النقل ودوره في التنمية السياحية في الجزائر وهذا خلال الفترة 1999-2012، وقد تم اختيار العام 1999 كبداية للدراسة نظرا لأن هذه السنة تميزت بظهور بوادر الاستقرار على مستوى المؤسسات الرسمية وشرع السلطات العمومية في الاهتمام بإنعاش الاقتصاد الوطني مع استتباب الأمن بعد عشرية من اللاإستقرار السياسي والأمني نجم عنها وضعية اقتصادية متدهورة ومشاكل اجتماعية كبيرة، وهذا ما كان يتطلب استراتيجيه تنموية واعدة مصحوبة باستثمارات عمومية كبيرة تسمح بإعادة تأهيل وتطوير المنشآت القاعدية وتنشيط مختلف القطاعات الاقتصادية في جميع المناطق.

الدراسات السابقة:

لم يأخذ موضوع النقل وعلاقته بالسياحة في الجزائر حيزاً كافياً من البحث، رغم وجود بعض الدراسات التي تناولت بشكل مُنفرد موضوع السياحة وأهميته في الاقتصاد الوطني، والتي نذكر منها:

مذكرة الماجستير بعنوان مكانة وأهمية القطاع السياحي في النشاط الاقتصادي حالة الجزائر (كواش خالد، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 1997)، تطرقت إلى مفهوم وأهمية السياحة، تنظيم القطاع السياحي الجزائري وإلى الاستثمارات السياحية وأداء القطاع السياحي.

مذكرة الماجستير بعنوان: أهمية السياحة في الاقتصاد الوطني (موفق علي، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 2002)، تطرق فيها الباحث إلى نشأة السياحة وتطورها ومفهوم الاقتصاد

السياحي ودور السياحة في التنمية الاقتصادية، إضافة إلى السوق السياحي وأنواعها والاستثمارات في قطاع السياحة.

مذكرة الماجستير بعنوان: دور البنوك في تمويل المشاريع السياحية، حالة بنك الجزائر الخارجي، (سعاد صديقي، جامعة قسنطينة 2006)، تناولت فيها الباحثة التطور التاريخي للسياحة وأنواعها والمنشآت السياحية وواقع التمويل وكذا الاستثمارات السياحية في الجزائر.

مذكرة الماجستير بعنوان: النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سوريا، (معروف حيد حسن، جامعة تشرين، كلية الاقتصاد، اللاذقية، سوريا 2005)، تناول فيها الباحث دور النقل في التسويق السياحي، ودور قطاع النقل البري في سوريا في نقل الركاب الداخلي والخارجي وفي التسويق السياحي، كما تطرق إلى المشاكل التسويقية لنقل الركاب البري لزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سوريا.

مذكرة الماجستير بعنوان: تنمية السوق السياحية بالجزائر-دراسة حالة ولاية المسيلة (بزة صالح، جامعة المسيلة، 2011)، تناول فيها الباحث تنمية السوق السياحية بالجزائر ومدى ملائمة عرض الخدمات السياحية بمنطقة المسيلة ومساهماتها في المنتج السياحي والمجهودات الرامية لتنمية المنطقة سياحيا كما تطرق الباحث إلى أهم المشكلات التي تواجه النشاط السياحي بالجزائر.

وقد جاء هذا البحث، إضافة للدراسات السابقة التي تناولت أهمية السياحة في الاقتصاد الوطني، لدراسة علاقة النقل بالسياحة باعتباره أحد مقوماتها الرئيسية ومعرفة مختلف الجهود المبذولة قصد تطويره، وكذا الدور الذي يُمكن أن يلعبه في تفعيل النشاط السياحي.

تقسيم الدراسة:

من أجل الوصول إلى الهدف من وراء هذه الدراسة والإجابة على الإشكالية المطروحة وكذا الأسئلة المتفرعة عنها قمنا بتقسيم الدراسة إلى مقدمة وثلاث فصول تنتهي بخاتمة، وهذا على النحو التالي:

في الفصل الأول تم التطرق إلى مفاهيم عامة حول السياحة من خلال أربع مباحث، تناولنا في المبحث الأول تطور السياحة، مفهومها وأنواعها، ثم في المبحث الثاني تكلمنا عن أسس السياحة من طلب وعرض وإيرادات سياحية، ثم في المبحث الثالث تناولنا الآثار التنموية للسياحة بدءا بالتعرف على التنمية السياحية وصولا إلى آثارها المختلفة على الجانب الاقتصادي والاجتماعي، أما المبحث الرابع فتناولنا السياحة في بعض الدول العربية وهذا من خلال معرفة مؤشرات السياحة فيها.

أما **الفصل الثاني** فيركز على واقع السياحة في الجزائر من خلال أربع مباحث. تطرقنا في الأول إلى مقومات وأنواع السياحة في الجزائر، و في الثاني تناولنا مختلف التطورات التي عرفها القطاع منذ الاستقلال إلى يومنا هذا. أما المبحث الثالث فتناولنا فيه مؤشرات السياحة وأهميتها في الاقتصاد الوطني مع مقارنتها بدول الجوار، وفي الأخير تكلمنا عن معوقات وآفاق تنمية السياحة في الجزائر.

الفصل الثالث خُصص لِدور النقل في تنمية القطاع السياحي في الجزائر وذلك من خلال معرفة مقومات وخصائص صناعة النقل، احصاء إنجازات قطاع النقل و تشخيص حركة النقل في الفترة 1999-2012، وكذا إبراز أهمية المشاريع التنموية الكبرى في التنمية السياحية. وتطرقنا في المبحث الأخير إلى معرفة مشاكل النقل السياحي واجراءات تطويره.

وفي الأخير نُنتهي دراستنا بخاتمة تتضمن ملخصا عاما مع أهم النتائج المتوصل إليها وبعض التوصيات التي يُمكن الاستفادة بها.

الفصل الأول

مفاهيم عامة حول السياحة

مقدمة:

تُمثل السياحة أهم ظاهرة اقتصادية في عالم اليوم وتحتل صناعة السياحة كقطاع خدمي موقعا مهما في اقتصاديات العديد من الدول المتقدمة والنامية. كما يعتبر قطاع السياحة أسرع القطاعات من حيث النمو.

والسياحة ظاهرة حضارية حديثة، أصبحت علما له أصوله وأساليبه و منهاجه وهناك مختصون وباحثون يعملون على توضيح مفاهيمه.

ولقد أصبحت السياحة من القطاعات الخدمية المهمة في اقتصاديات العديد من دول العالم، حيث تعتمد عليها هذه الدول كمصدر أساسي من مصادر الدخل الوطني، فصناعة السياحة ترتبط ارتباطا كبيرا ومباشرا بالتنمية الاقتصادية للدول المستقبلية للسياحة.

وتساهم التنمية السياحية في نمو اقتصاديات العديد من البلدان وهذا من خلال ما يترتب عليها من تأثيرات تنموية اقتصادية اجتماعية ثقافية وبيئية في المقصد السياحي سواء على التشغيل أو الدخل الوطني أو البنية التحتية.

سنتطرق في هذا الفصل إلى التطور التاريخي للسياحة وكذا خصائصها وأنواعها التي تختلف باختلاف الدوافع، و سندرس السوق السياحي من خلال الطلب والعرض والإيرادات السياحية كما سنتناول الآثار التنموية للسياحة على الجانب الاقتصادي والاجتماعي، ثم نعطي أمثلة عن مؤشرات السياحة في بعض الدول العربية، مصر، تونس، المغرب.

المبحث الأول: مفهوم السياحة، تطورها وأنواعها

السياحة ظاهرة إنسانية ونشاط اقتصادي واجتماعي يمثل قوى فاعلة ومؤثرة في حياة المجتمعات البشرية والسياحة قديمة قدم الحضارات، وكانت دوافع السفر لدى الإنسان قديما عديدة معظمها يتعلق بهدف الحصول على الطعام والمأوى لتوقي المخاطر والبحث عن مناخ أفضل، ومع تطور معارف الإنسان وخبرته ظهرت دوافع أخرى كالتجارة مثلا وغيرها.

المطلب الأول: تعريف السياحة والسائح

لقد مرت السياحة بمراحل متعددة وهذا ما أدى إلى ظهور تعريف عديدة لها، وكل منها يختلف عن الآخر باختلاف الزاوية التي ينظر منها الباحث إلى السياحة. فمنهم من يعتبر السياحة ظاهرة اجتماعية وآخرون ظاهرة اقتصادية، ومنهم من يركز على دورها في تنمية العلاقات الدولية أو كعامل من عوامل العلاقات الانسانية أو الثقافية... الخ، كما مر تعريف السائح بمراحل متعددة أملا في الوصول إلى تعريف متكامل، وفيما يلي سوف نستعرض بعض التعاريف الخاصة بالسياحة والسائح.

أولاً: تعريف السياحة عند بعض الباحثين

لقد تعددت تعريفات السياحة واختلفت بين الباحثين نذكر منها:

أ. تعريف جويير فريدلر (1905)¹

"السياحة هي ظاهرة عصرية تنبثق من الحاجة المتزايدة إلى الراحة وإلى تغيير الهواء وإلى مولد الاحساس بجمال الطبيعة ونمو هذا الاحساس وإلى الشعور بالبهجة والمتعة والاقامة في مناطق لها طبيعتها الخاصة². وأيضا إلى نمو الاتصالات وعلى الاخص بين الشعوب و أواسط مختلفة من الجماعات الانسانية، وهي الاتصالات التي كانت ثمرة اتساع نطاق التجارة والصناعة سواء كانت كبيرة أو متوسطة أو صغيرة وثمرتها تقدم وسائل النقل."

ب. تعريف هرمن فون شولرا (1910)³

"اصطلاح يُطلق على كل العمليات الاقتصادية التي تتعلق بدخول وإقامة وانتشار الأجانب داخل وخارج منطقة معينة أو أية دولة وترتبط بهم ارتباطا مباشرا."¹

¹ أول تعريف محدد للسياحة يعود للعالم الألماني جويير فريدلر .

² وفاء زكي ابراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، مرجع سابق، ص 71.

³ عالم نمساوي وخبير اقتصادي سياسي.

ت. تعريف هنزكر و كرافت (1943)²

"السياحة هي المجموع الكلي للعلاقات والظواهر الطبيعية التي تنتج من إقامة السائحين طالما أن هذه الإقامة لا تؤدي إلى إقامة دائمة أو ممارسة أي نوع من العمل سواء كان عملاً دائماً أو مؤقتاً."³

ثانياً: تعريف السياحة حسب بعض المنظمات والمؤتمرات الدولية العالمية للسياحة.

أ. تعريف السياحة حسب الأكاديمية الدولية للسياحة:

السياحة عبارة عن لفظ ينصرف إلى أسفار المتعة. فالسياحة هي مجموعة الأنشطة البشرية التي تعمل على تحقيق هذا النوع من الأسفار. أو أنها الصناعة التي تتعاون على إشباع رغبات السائح.⁴

ب. تعريف السياحة حسب منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية:

السياحة هي صناعة تعتمد على حركة السكان أكثر من البضائع.⁵

ت. تعريف السياحة حسب مؤتمر الأمم المتحدة للسياحة والسفر الدولي (روما 1963):

السياحة بأنها ظاهرة اجتماعية وإنسانية تقوم على انتقال الفرد من مكان إقامته الدائم إلى مكان آخر خلال مدة زمنية مؤقتة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن 12 شهراً، بهدف السياحة الترفيهية أو العلاجية أو التاريخية، والسياحة كالتأجير لها جناحان هما السياحة الخارجية والسياحة الداخلية.

ث. تعريف السياحة حسب مؤتمر أوتاوا (كندا 1991):

السياحة هي الأنشطة التي يقوم بها الشخص المسافر إلى مكان خارج بيئته المعتادة لمدة معينة وأن لا يكون الغرض من السفر ممارسة نشاط يكتسب منه دخلاً في المكان الذي يسافر إليه.⁶

¹بودي عبد القادر، أهمية التسويق السياحي في تنمية القطاع السياحي بالجزائر - السياحة بالجنوب الغربي، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2006، ص 44

²في عام 1943 ظهر كتاب بعنوان النظرية العامة للسياحة للأستاذان السويسريان هنزكر وكرافت.

³مثنى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، مبادئ السفر والسياحة، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001، ص 46.

⁴مثنى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، مبادئ السفر والسياحة، مرجع سابق، ص 46.

⁵نفس المرجع ص 47.

⁶وفاء زكي ابراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، مرجع سابق، ص 73.

ج. تعريف السياحة حسب المنظمة العالمية للسياحة:

السياحة هي "مجموعة من النشاطات التي يقوم بها الأفراد خلال السفر والانتقال إلى الأماكن خارج محيطهم المعتاد بغرض الراحة أو لأغراض أخرى".¹

من خلال هذه التعاريف، يُمكن صياغة التعريف التالي:

السياحة هي سفر الإنسان أو ترحاله أو قيامه برحلة للإقامة مؤقتًا ولفترة محدودة أكثر من 24 ساعة وأقل من سنة، في مكان آخر بعيد عن مكان إقامته الأصلي سواء في بلده (سياحة داخلية) أو في بلد أجنبي (سياحة خارجية) بهدف الترويح الذهني والجسمي.

ثالثًا: تعريف السائح

هناك تعريفات متعددة للسائح نذكر منها تعريف مؤتمر الأمم المتحدة للسفر والسياحة الدوليين (روما 1963) الذي عرف السائح على أنه "ذلك الشخص الذي يزور بلداً غير تلك البلد التي يقيم فيها لأي سبب غير السعي وراء عمل يحصل من وراءه على أجر".²

و شمل هذا التعريف على المفهومين التاليين:

- السائح: وهو كل شخص ينتقل من مكان إقامته الحالية إلى مكان آخر خلال مدة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن 12 شهراً بدون مزاولة أي نشاط أو عمل يحصل من خلاله على أجر، وعليه أن ينفق من أمواله التي وفرها بهدف الاستمتاع بالطبيعة وزيارة الأماكن الأثرية والتاريخية، يعد سائحاً أيضاً الذي غادر بلده للمشاركة في مؤتمر أو لقاء علمي، اجتماعي أو ثقافي، وهناك نوعين من السياح:

-السائح الدولي: هو السائح الذي يعبر حدود بلد غير بلده الأصلي أو محل إقامته الدائم بهدف قضاء وقت الفراغ من أجل المتعة، التجارة أو لقاء الأهل والأصدقاء...الخ، خلال مدة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن 12 شهراً.

-السائح المحلي: هو الشخص الذي يسافر داخل بلده الأصلي لمدة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن 12 شهراً، على أن لا يبحث عن إقامة دائمة ولا يُمارس أي نشاط ربحي خلالها.

¹Jean Pierre et Michel Balfet, Management du Tourisme, 2eme edition pearson Education France, 2007, p 4.

²مثنى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، مبادئ السفر والسياحة، مرجع سابق، ص 57.

- المتنزّه (طالب النزهة): هو الشخص الذي يُسافر للبحث عن الراحة و الاستجمام لمدة تقل عن 24 ساعة خارج مكان إقامته الأصلية دون ممارسة أي نشاط ربحي خلالها.

المطلب الثاني: التطور التاريخي للسياحة.

لقد مرت السياحة بمراحل عديدة من التطور في هذا العالم منذ أن كانت ظاهرة إنسانية فطرية بدائية حتى أصبحت الآن علما نظريا وفنا تطبيقيا ونشاطا اجتماعيا و لايعود مصطلح السياحة لأبعد من أوائل القرن التاسع عشر، وسنقسمها إلى ثلاث مراحل كما يلي:¹

أ. المرحلة الأولى:

وتشمل المراحل الأولى من حياة الانسان والعصور الوسطى حتى بداية عصر النهضة الأوروبية، وكان السفر في القديم جزءا من الحياة فرضته على الانسان حاجته لتحقيق شؤون معيشته وتوفير احتياجاته الضرورية. والسياحة المبكرة كانت تأخذ أحد الشكلين من أشكال السفر، أولهما السفر من أجل التجارة والأعمال المتعلقة بشؤون الدولة، وفي هذا الجانب قطع التجار مسافات طويلة من أجل التبادل التجاري مع قبائل ودول أخرى، وكانت رحلتهم محفوفة بالمخاطر والمشقة، حيث اقترن ذلك بالطرق غير المعبدة، وغير الآمنة، وسبل النقل غير المريحة، وثانيهما من أجل أداء الطقوس الدينية.²

وعُرفت أسفار الاستجمام لدى الشعوب القديمة مثل الفينيقيين والمصريين القدماء، كما أن الرومان كانوا يقضون عطلاتهم على سواحل بلادهم أو في مصر، إما من أجل الاستجمام، أو لزيارة الأقارب و الأصدقاء. وفي العصور الوسطى قام بعض المستكشفين والمغامرين بأسفار طويلة مثل ابن بطوطة والايطالي ماركوبولو³ وكريستوفر كولومبس وتُعتبر تلك المرحلة بمرحلة الاكتشافات الجغرافية، كما ظهرت السياحة الدينية للوجود وذلك من أجل الحج وزيارة الأماكن المقدسة.⁴

وأهم مميزات السفر قديما مايلي:

¹كريم قاسم، ترقية السياحة في الجزائر - حالة الديوان الوطني للسياحة، رسالة ماجستير، المدرسة العليا للتجارة، الجزائر، 1998، ص 28.

²محمد صبحي عبد الحكيم، حمدي أحمد الديب، جغرافية السياحة، مكتبة الأنجو مصرية، القاهرة، مصر، 2012، ص 25.

³رحالة ايطالي (1254-1324).

⁴وفاء زكي ابراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، دراسة تقويمية للقرى السياحية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006، ص 93.

- كان السفر إما لأسباب تجارية أو لأسباب دينية.
- تميز بظهور الاكتشافات الجغرافية.
- كان مقصوراً على الطبقات الثرية التي كانت تمثل نسبة ضئيلة من المجتمع، وعليه فإن الغالبية العظمى كانت محرومة من السفر.
- إن الرحلات كانت تتسم بالخطورة بسبب كثرة اللصوص وقطاع الطرق الذين شكلوا خطراً مستمراً على المسافرين.
- لم تكن هناك وثائق سفر.

وفي الفترة الممتدة ما بين القرن الخامس والرابع عشر واجه السفر والتجارة كثير من الصعوبات لأن الطرق أستهلكت والظروف العامة للسفر أصبحت صعبة. وانتشرت خلال هذه الفترة رحلات زيارة الكنائس والقدس كما أصبح الحج ظاهرة كبيرة خصوصاً في القرن الرابع عشر.¹

أما بين القرن الرابع عشر والقرن السابع عشر، بدأت الرغبة تدفع المسافرين للبحث عن الخبرة والمعرفة في السفر إلى مواقع تاريخية وأثرية وإلى بلدان بعيدة بهدف الاستطلاع والتغيير.

ب. المرحلة الثانية:

وتبدأ هذه المرحلة من عصر النهضة الأوروبية وحدث الثورة الصناعية وهي مرحلة عصر الآلة والتطور في شتى الميادين خاصة الميدان الاقتصادي والاجتماعي، وتميزت هذه المرحلة بعدة سمات أهمها تطور الآلة وتقدم وسائل النقل، حيث ساعد ظهور البواخر والسيارات والسكك الحديدية على جعل السفر أكثر راحة وأماناً.

وخلال الثورة الصناعية ما بين 1750 و 1850م، بدأت نواة السياحة الجماهيرية الموجودة حالياً حيث تخللت هذه الفترة متغيرات اقتصادية واجتماعية هامة مثل هجرة العمال من الأراضي الزراعية والريف للعمل في المؤسسات الصناعية والعيش في الحياة الحضرية، كما أوجدت الثورة الصناعية طبقة اجتماعية وسطى وازداد وقت الفراغ مع استخدام الآلة فازداد الطلب على السفر من أجل الاستجمام بشكل بدأ فيه نمط الرحلة الكبرى ينحسر كما انتشر فيه نمط النزهة ورحلات الترويج عن النفس والسياحة الشعبية. ومع نهاية القرن التاسع عشر بدأ العمال يحصلون على عطلة سنوية مما جعلهم يفكرون في

¹ معروف حيدر حسن، النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سورية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة تشرين، كلية الاقتصاد، اللاذقية، سوريا، 2005، ص 30.

كيفية قضاءها واستمرت المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والحضارية بالانتشار والتقدم، كما أدى تزايد متوسط الدخل الفردي ووقت الفراغ إلى نشوء ظاهرة السفر الجماهيري.

ت. المرحلة الثالثة:

ومع بداية القرن العشرين دخلت التكنولوجيا الحديثة مجال النقل كالطيران ومجال الإيواء مثل فنادق دولية بخدمات شاملة ووسائل النقل البري والبحري والسكك الحديدية ووسائل الاتصالات السريعة وتغيرت حياة الإنسان وخاصة في الدول المتقدمة مما دفع الإنسان إلى التمتع بالسفر والسياحة وبذلك حدثت تطورات كمية ونوعية كبيرة في مجال السياحة وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية حيث كان عدد السياح في عام 1950 بحدود 25 مليون سائح أنفقوا 3 مليار دولار ووصلت الأرقام عام 1997 إلى 613 مليون سائح أنفقوا 444 مليار دولار، كما انتشرت في هذه الفترة أجهزة ووسائل التسويق والاتصال السياحي في العالم لتجعل من السياحة ظاهرة العصر و محور اهتمام السياسيين والاقتصاديين.

ويرى دوجلاس بيرس¹ أن علم السياحة قد تطور تطورا ملحوظا بما يتوافق مع حركة السياحة الدولية وذلك بعد الحرب العالمية الثانية:

- التطورات التكنولوجية التي أدت إلى تحسين طرق ووسائل الانتاج مما أدى إلى تحسين ظروف العمل وزيادة أوقات الفراغ مما أدى إلى الاتجاه إلى السياحة.
- تطور وتقدم وسائل النقل والاتصالات وبالتالي تقارب المسافات.
- إهتمام المنظمات والهيئات الدولية بل والمجتمع الدولي بالسياحة وأهميتها اقتصاديا واجتماعيا وسياسيا.
- ارتفاع معدلات الدخل والثروات والنظرة للسياحة كضرورة حتمية.

المطلب الثالث: أنواع السياحة وخصائصها

السياحة متعددة ومتنوعة تبعا للدوافع والرغبات والاحتياجات المختلفة لها فهناك السياحة الترفيهية، العلاجية، الثقافية، الرياضية، كما أن التطور العلمي الاقتصادي والاجتماعي ساعد على ظهور أنواع أخرى من السياحة كسياحة المؤتمرات والمعارض، كما تتميز السياحة بخصائص فريدة من نوعها كونها تتداخل مع خدمات سياحية أخرى.

¹ أستاذ وباحث بمدرسة إدارة الأعمال بنيوزلندة، مُتخصص في السياحة، حاصل على ماستر في الفنون سنة 1972، وعلى دكتوراه سنة 1975 بفرنسا.

أولاً: أنواع السياحة

يُمكن تصنيف أنواع السياحة كما يلي:¹

أ. حسب الهدف من السياحة:

ويضم هذا التصنيف العديد من الأقسام:

- **السياحة الترفيهية:** هي من أكثر أنواع السياحة انتشاراً وأهمية في وقتنا الحالي، ويلجأ إليها السائح للترويح عن نفسه، وهي حاجة اجتماعية ضرورية، لاسيما لسكان المدن الكبيرة بسبب البعد عن الطبيعة وروتين العمل وتعبيدات الحياة اليومية. و تشمل هذه السياحة العديد من الأنشطة المسلية وممارسة أنواع الرياضات الخفيفة مثل المشي والتنزه والتمتع بالمناظر الطبيعية أو زيارة الحدائق العامة والمحميات ومدن الألعاب،... الخ وتكون هذه السياحة حول المدن أو في الأماكن البحرية أو الجبلية.

- **السياحة العلاجية:** تعد السياحة العلاجية أحد أهم أنواع النشاط السياحي في كثير من دول العالم المتقدمة سياحياً، ومصدراً مهماً من مصادر الدخل السياحي خاصة إذا توفرت بها مقومات السياحة العلاجية مثل توفر المياه المعدنية ذات التركيبة الصحية أو الكبريتية أو الرمال ذات الطبيعة الطبية الخاصة، وألجو الصحي... إلخ، والهدف من السياحة العلاجية هو السفر للعلاج والنقاهاة أو دخول المصحات المختلفة للعناية بالصحة أو ارتياد الأماكن التي تتمتع بخصائص ثقافية معينة من أجل تحقيق الصحة الجسدية، والنفسية، والفكرية، مثل الرحلات لمناطق الاستشفاء والأماكن العلاجية الطبيعية مثل سياحة العلاج بالمياه المعدنية والكبريتية والرمال، وكذلك الأماكن التي تتوفر فيها الخبرة والإمكانات الطبية والأجهزة المتخصصة العلاجية المتقدمة.

- **السياحة الرياضية:** تهدف السياحة الرياضية إلى إشباع رغبات السائح في ممارسة رياضتهم المفضلة سواء عن طريق استغلال عناصر الطبيعة مثل الغوص، تسلق الجبال، الترحلق على الجليد،... إلخ أو تلك التي تتطلب إمكانيات خاصة لممارستها، مثل الفروسية والقولف ممارسة كرة القدم،... الخ ولاتقتصر السياحة الرياضية على مساهمة السائح في النشاط الرياضي بنفسه

¹ عون خير الله عون حمد، محاضرات في اقتصاديات النقل السياحي، مكتبة بستان المعرفة، الاسكندرية، 2012، ص ص

بل تشتمل أيضا المشاهدة أو الاستمتاع ببعض المناسبات الرياضية العالمية مثل مباريات كأس العالم لكرة القدم.

- **السياحة الثقافية:** تعد السياحة الثقافية أحد أشكال السياحة التي يسعى إليها السياح بهدف اشباع الرغبة المعرفية، ويعتمد هذا النوع على إقامة الندوات الثقافية وكذا المعارض الخاصة بالكتب والمسابقات الثقافية، والهدف من السياحة الثقافية هو التعرف على الآثار ومنجزات الحضارات القديمة والحديثة، من خلال زيارة المواقع الأثرية والمتاحف والقلاع، مثل الآثار الرومانية بتيبازة، قلعة بني حماد بالمسيلة، الآثار الفرعونية بمصر وحضور المهرجانات، مثل مهرجان تيمقاد الدولي ببانتة، والمعارض المتنوعة، كما تشمل السياحة الثقافية الإطلاع على البيئات الطبيعية النباتية والحيوانية، ومشاهدة الأشكال التضاريسية والأحياء القديمة، مثل حي القصبة، وكذلك المشآت العمرانية والصناعية، مثل مدينة بني ميزاب بغرداية.

- **سياحة المؤتمرات والأعمال:** يتطلب هذا النوع من السياحة وجود تسهيلات، وخدمات سياحية لقاعة المؤتمرات بالإضافة إلى توفير أساليب الترجمة الفورية، هذا من ناحية وتوفير الإقامة المناسبة والنقل السياحي والتسهيلات السياحية من ناحية أخرى.¹ مثل حضور الندوات والمؤتمرات والقمم الاقتصادية والسياسية والعلمية والتجارية والعسكرية والطبية وغيرها.

- **السياحة الدينية:** السياحة الدينية هي النشاط السياحي الذي يعتمد على سفر وانتقال الفرد من مكان اقامته إلى مكان آخر تتوافر فيه مقومات جذب سياحية روحية لها قدسيتها مستمدة من دين أو معتقدات يؤمن بها،² وتتمثل في الحج والعمرة وزيارة الأماكن المقدسة والجوامع والكنائس والمعابد وهي سياحة قديمة.

ب. حسب الموقع الجغرافي:

وتنقسم السياحة على هذا الأساس إلى نوعين رئيسيين:

- **سياحة داخلية:** وهي إنتقال المواطنين داخل حدود دولتهم، وفيها ينتقل الشخص من مكان إقامته المعتاد ليزور مكان آخر، أو منطقة أخرى داخل حدود الدولة التي يقيم فيها وذلك لمدة لا تقل عن 24 ساعة، وأن لا يكون الغرض العمل وإنما الترفيه أو الاستجمام، أو زيارة

¹ وفاء زكي ابراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، مرجع سابق، ص 148.

² محمد عباس ابراهيم، السياحة والموروث الحضاري- دراسة في أنثروبولوجيا السياحة- دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2013، ص 130.

الأصدقاء والأقارب أو لأسباب دينية أو العلاج أو حضور مؤتمر أو ندوة. وللسياحة الداخلية أهمية في زيادة وحدة المجتمع، والتماسك، والتضامن الاجتماعي والاقتصادي بين أفراد الدولة الواحدة، كما تهدف السياحة الداخلية باعتبارها مصدر لا ينضب لزيادة الدخل القومي من حيث الاستخدام الأمثل للموارد السياحية في الدولة حيث يساعد ذلك في تحقيق التوازن الاقتصادي بين الأقاليم المختلفة داخل الدولة، وكذا تنمية القطاعات الانتاجية المختلفة. وتُعد السياحة الداخلية ركيزة مهمة تعتمد عليها السياحة الخارجية حيث إن تنشيطها يساعد على تحسين المرافق والخدمات في المناطق السياحية المتعددة إضافة إلى خلق مجالات، وأماكن أخرى جديدة، وبالتالي خلق قيادات فنية قادرة على تقديم أنواع جديدة من السياحة.

- **سياحة خارجية:** وهي سياحة تتعدى حدود الدولة حيث ينتقل السياح من بلادهم الأصلية إلى أماكن سياحية خارج أوطانهم مما يترتب عن ذلك آثار مختلفة سواء من الناحية الاقتصادية أو الاجتماعية، ويتطلب هذا النوع من السياحة توفر المغريات السياحية من مقومات طبيعية وبنية تحتية متطورة وخدمات سياحية ذات جودة وأسعار مناسبة وهذا لتشجيع السياح للسفر إليها وجذب أكبر عدد منهم.

ت. حسب مدة الإقامة:

وهنا يُمكن تقسيمها إلى ثلاثة أقسام

- **سياحة موسمية:** يرتبط هذا النوع من السياحة بموسم مُعين، وتكرر كل سنة فيه، بمعنى أن السياح يتجهون صوب مناطق معينة في مواسم معينة مثل فصل الصيف الذي يتجه فيه السياح نحو شواطئ البحر للاستجمام والترفيه والصيد...كما تشمل السياحة الموسمية المناسبات التاريخية أو الدينية التي لا تأتي إلى مرة في السنة، وكذا المناسبات ذات الطابع الفني كالمهرجانات الموسيقية أو السينمائية أو المعارض الفنية التي تحدد بمواعيد معينة خلال السنة.

- **سياحة عابرة:** تكون هذه السياحة فجأة ودون تخطيط مُسبق، كأن يقوم الشخص برحلة سياحية أثناء مُروره ببلد ما أو مكان ما، و انتظارهم الحصول على إذن دخول دولة، أو مكان آخر، أو وصول وسيلة المواصلات التالية التي سوف تنقهم للمكان الذي يريدونه.

- **السياحة شبه المُقيمة:** تختص هذه السياحة بالأجانب المقيمين في البلد، حيث تكون إقامتهم شبه دائمة لغرض من الأغراض مثل الدراسة، التكوين، إقامة معارض للبيع،...الخ

ث. حسب طريقة التنظيم:

وتنقسم السياحة هنا إلى:

- **سياحة منظمة:** تُنظمها هيئات أو منظمات أو مجموعة من الأفراد، يتفقوا على كيفية قضاء وقت فراغهم ويحددوا مكان السياحة ووقتها ومدتها ومصاريفها ووسائل النقل، وعادة ما يقوم بتنظيم هذا النوع من السياحة الوكالات السياحية، نقابة العمال، الجمعيات الثقافية والرياضية،... الخ
- **سياحة فردية:** يقوم بها شخص واحد أو أسرة واحدة حيث يقوم سائح بتنظيم الرحلة بنفسه ويختار الأماكن التي يرغب في زيارتها والوقت المناسب له، وذلك بحسب ظروفه العائلية، وظروف عمله، بالإضافة إلى قدراته المادية ودوافعه ورغباته.

ج. حسب السن:

و يُمكن تصنيف السياحة على هذا الأساس إلى:

- **سياحة الأشبال:** وتشمل هنا الأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين 7 سنوات و 14 سنة، وتكون غالبا على شكل مخيمات صيفية، مثل مخيمات الكشافة، مخيمات ممارسة الرياضة، ويكون الهدف منها تدريب الأطفال على معارف ومهارات وسلوكيات مُعينة.
- **سياحة الناضجين:** يغلب عليها طابع الترفيه والاستجمام، وغالبا ما تكون فيها الرحلات إلى شواطئ البحر والصحاري والجبال والريف وهدفها الراحة من عناء العمل.
- **سياحة المتقاعدين:** تخص المتقاعدين وكبار السن وتعد أهم أنواع السياحة التقليدية، وغالبا ما تكون فيها الرحلات لفترات طويلة إلى المناطق المشهورة والهادئة والتي تتوفر على خدمات ممتازة.

- **ح. حسب المستوى المادي:** يُمكن تقسيم السياح على هذا الأساس إلى أثرياء ومتوسطي الحال وفقراء، وكل فئة لها متطلباتها الخدمية و التي تتوافق حسب مستوى انفاقها.

ثانيا: خصائص السياحة

تتميز السياحة بخصائص متعددة، نذكر منها مايلي:

أ. تُعتبر السياحة صادرات غير منظورة،¹ فهي لا تُمثل منتجا ماديا يُمكن نقله من مكان إلى آخر، فالمنتج السياحي يقوم أساس على خدمات و ثروات غير مادية، مثل المناخ وجمال الطبيعة... إلخ. والسياحة واحدة من الصناعات التي يأتي فيها المستهلك بحثا عن المنتج دون حاجة إلى شحن أو تحرك مكاني للمنتج.²

ب. عوامل الجذب السياحي (الطبيعية والتاريخية والأثرية...) لا تُدرّ عائدات بطبيعتها إلا إذا بيعت في شكل مُنتج سياحي وهذا المنتج لا يُباع إلا بوجود سلع وخدمات مساعدة هي التسهيلات السياحية مثل مشروعات البنية الأساسية ومنشآت الإقامة ووسائل النقل،³... إلخ

ت. المُنتج السياحي مُنتج مُركب، فهو مزيج من مجموعة عناصر مُتعددة تُساهم في تقديم المُنتج السياحي.⁴

ث. تتأثر السياحة بالعوامل الخارجية كالاضطرابات السياسية، التغييرات في أسعار العملة، التغييرات المناخية أو قيود نقدية أخرى.

ج. تتميز السياحة بمرونة عالية لكل من السعر والدخل⁵ وهذا يعني أن قرار السائح يتأثر بالتغييرات البسيطة في السعر والدخل.⁶

ح. وتتميز أيضا بالموسمية، حيث تمر بثلاث مواسم يتذبذب الطلب فيها على الخدمات السياحية، وهي موسم الذروة، موسم الوسط وموسم الكساد.⁷

¹سعاد صديقي، دور البنوك في تمويل المشاريع السياحية- حالة بنك الجزائر الخارجي وكالة جيجل، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2006، ص 18.

²محمد صبحي عبد الحكيم، حمدي أحمد الديب، جغرافية السياحة، مرجع سابق، ص 134.

³مفاتيح بيمينه، تسويق السياحة الاقليمية الصحراوية، مذكرة ماستير في العلوم التجارية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2012، ص 39.

⁴خليف مصطفى غرابيية، السياحة البيئية، الطبعة الأولى، دار يافا، عمان، 2008، ص 88.

⁵سعاد صديقي، مرجع سابق، ص 19.

⁶محمد صبحي عبد الحكيم، حمدي أحمد الديب، مرجع سابق، ص 135.

⁷سراب إلياس، حسن الرفاعي وآخرون، تسويق الخدمات السياحية، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص 14.

المطلب الرابع: المنظمات الدولية للسياحة

حققت السياحة خلال العقود الماضية نموا كبيرا على المستوى العالمي، حيث صارت تساهم بشكل فعال في كثير من اقتصاديات الدول، مما أدى إلى ظهور منظمات سياحية عالمية، حكومية وغير حكومية، دولية واقليمية، من أجل التنسيق بين الدول في مجال التخطيط والتسويق العالمي للسياحة. نذكر الحكومية منها:¹

1. منظمة السياحة العالمية:² World Tourism Organization (WTO)

هي منظمة تابعة للأمم المتحدة، تهتم بشؤون السياحة، مقرها مدريد وتُصدر الإحصائيات المرتبطة بالطلب والعرض السياحيين على المستوى العالمي. عقدت أول اجتماعاتها في مدريد سنة 1975، يبلغ عدد أعضائها 154 دولة. ساهمت منذ انشائها في توسيع مجالات السياحة على المستوى العالمي وكذا تطوير نشاطاتها لمواكبة التطورات التكنولوجية في مجال النقل والاتصالات وتقنية المعلومات. كما تهتم بالقضايا المرتبطة بصناعة السياحة من تأمين حرية حركة الأفراد والأموال بين الدول، و حماية المواقع السياحية وأيضا المحافظة على التراث الثقافي.

2. الإتحاد الدولي للنقل الجوي:

أنشئت هذه المنظمة سنة 1945 في كوبا، تضم أكثر من 112 شركة، ومقرها في كندا. من أهدافها:

- توحيد الشروط والقواعد الخاصة بحركة الأفراد وتذاكر السفر.
- توحيد أسعار السفر، وأسعار شحن الأمتعة.
- جعل الإنجليزية لغة التخاطب بين شركات الطيران العالمية.

3. لجنة السفر الأوروبية: (ETC)

أنشئت سنة 1948 لمساعدة دول أوروبا الغربية على بناء اقتصادها بعد الحرب العالمية الثانية. تعمل هذه اللجنة في مجال البحوث والتسويق وتوحيد السياسات بين الدول الأعضاء في مجال السياحة والسفر.

4. الإتحاد الدولي لوكالات السفر: (FIAT)

مقره بروكسل ببلجيكا. من أهم أهدافه:

¹كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2004/2003، ص 92.

²W.T.O, Committed to Tourism, "Travel and the Millennium Development Goals", about UNWTO-History.

- دراسة المصالح المهنية لجميع مكاتب السفر.
- تنظيم مؤتمرات وندوات دولية.
- نشر المعلومات السياحية المتعلقة بالمهنة.
- التدخل في المجال الدولي لحل النزاعات والخلافات التي قد تنشأ بين الاتحادات.

كما توجد منظمات غير حكومية والتي نشأت بدون معاهدة دولية، تتكون من هيئات ومؤسسات، هدفها ليس مادياً وتخضع للقانون المحلي للبلد المتواجد به. من أهم هذه المنظمات نذكر:

المجلس العالمي للسياحة والسفر، الأكاديمية الدولية للسياحة، الاتحاد الدولي للخبراء العلميين الاختصاصيين في السياحة، الجمعية الدولية للفنادق، الجمعية الدولية لوكالات السفر والسياحة.

المبحث الثاني: أسس السياحة

تُعتبر السياحة ظاهرة انسانية وصناعة من الصناعات غير التقليدية التي تخضع لظروف العرض والطلب مثلها مثل أي سلعة أخرى. لذلك فإن السوق العالمية يتفاعل فيها العرض والطلب متأثرة بالاسعار وظروف المنافسة بين الدول المختلفة.

فالطلب يأتي من جانب الدول المصدرة للسائحين أما العرض يكمن في ماتعرضه الدول المستقبلية للسائحين من مغريات ووسائل الجذب السياحي والتسهيلات المختلفة للسائحين.¹

المطلب الأول: الطلب السياحي

يعرف الطلب من وجهة نظر اقتصادية بأنه "رغبة المستهلك بإقتناء السلع والخدمات ودفع الثمن عنها في وقت ومكان معينين."²

أما الطلب السياحي فهو "المجموع الاجمالي لأعداد السياح الوافدين إلى المنطقة السياحية المواطنين منهم والأجانب."³

¹ سعيد البطوطي، اقتصاديات السياحة والفنادق، مكتبة الأنجوا المصرية، 2002، ص 94.

² منثى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، اقتصاديات السفر والسياحة، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2000، ص 21.

³ منثى طه الحوري، اقتصاديات السفر والسياحة، مرجع سابق، ص 21.

ويعرف أيضا على أنه "المجموع الاجمالي لأعداد السياح الذين يستخدمون المنشآت السياحية سواء كانوا من المواطنين أم كانوا قادمين من البلدان المجاورة أو البعيدة".

ويُقاس الطلب السياحي بأعداد السياح الوافدين إلى المنطقة السياحية، ويتميز بالخصائص التالية:¹

أ. المرونة: مرونة الطلب تعني قابليته للتغيير نتيجة ظروف معينة وقد تكون هذه الظروف اقتصادية واجتماعية أو سياسية و غير ذلك من الظروف التي ترتبط بالمناطق المصدرة للسياحة وهي مانعبر عنها بالأسواق السياحية. ويتصف الطلب السياحي بالمرونة من ناحية الدخل وبالنسبة للتكلفة من ناحية أخرى.

ب. الحساسية: هي مدى تأثير الطلب السياحي بالظروف الاقتصادية والسياسية والعسكرية والبيئية بمنطقة استقبال السائحين، وكذلك بالمتغيرات المرتبطة بتطوير أنماط السفر والسياحة.

ت. التوسع: بصفة عامة يميل الطلب السياحي الدولي عادة إلى التوسع سنة بعد أخرى وهذا بمعدل متغير حسب الظروف الدولية السائدة سواء في الدول المصدرة أو الدول المستقبلة للسائحين.

ث. الموسمية: يقصد بموسمية الطلب السياحي عدم ثبات الطلب السياحي طوال العام بل يتغير دائما من فترة إلى أخرى تبعا لمواسم ومناسبات معينة ترتبط بأهداف الزيارة.

لقد شهد الطلب السياحي العالمي ارتفاعا ملحوظا، حيث انتقل عدد السياح الدوليين من 682 مليون سائح سنة 2001 إلى أكثر من مليار سائح سنة 2012 بمعدل نمو سنوي قدره حوالي 4%، والجدول التالي يوضح تطور أعداد السياح في العالم في الفترة 2012/2001.

¹سعيد البطوطي، اقتصاديات السياحة والفنادق، مرجع سابق، ص 95.

الجدول رقم 1: تطور عدد السياح في العالم في الفترة 2001/2012

الوحدة: مليون سائح

التغير %	افريقيا	التغير %	الشرق الأوسط	التغير %	أمريكا	التغير %	آسيا والباسفيك	التغير %	أوروبا	التغير %	العالم	
—	29	—	25	—	122	—	116	—	365	—	682	2001
3.4	30	16.0	29	4.0-	117	7.7	125	11.5	407	2.9	702	2002
6.6	32	3.4	30	3.4-	113	9.6-	113	00.0	407	1.5-	691	2003
9.3	35	20	36	11.5	126	8.2	144	4.1	424	10.2	762	2004
5.7	37	8.3	39	6.3	134	7.6	155	4.2	442	5.2	802	2005
8.1	40	5.1	41	2.2	137	7.7	167	3.8	459	5.6	847	2006
12.2	44.9	15.8	47.5	4.0	142.5	11.0	185.4	6.3	488	6.3	901	2007
2.0-	44	17.8	56	3.7	147.8	0.7-	184	1.4-	481	1.3	913	2008
4.0	45.8	5.3-	53	4.9-	140.5	1.6-	181	4.9-	457	3.9-	877	2009
9.1	50	9.8	58.2	7.1	150.6	13.3	205.1	6.2	485.4	8.2	949	2010
0.8-	49.6	6.5-	54.4	3.5	156	6.5	218.5	6.4	516.8	4.8	995	2011
6.4	52.8	6.0-	51.1	4.6	163.2	6.9	233.6	3.4	534.7	4.0	1035	2012

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على UNWTO, World Tourism Barometer, volume 11, October 2013.

نلاحظ من الجدول أن عدد السياح الدوليين عرف سنة 2001 انخفاضا طفيفا بنسبة 0.3% مقارنة بسنة 2000، حيث وصل إلى 684 مليون سائح وهذا نتيجة التباطؤ في أداء الاقتصاد العالمي من جهة و أحداث 11 سبتمبر من جهة أخرى، وقد تجلّى هذا الانخفاض بوضوح على اقتصاديات أمريكا وأوروبا وآسيا وهي مناطق الجذب السياحي التقليدي، غير أن منطقة أمريكا كانت في مقدمة المناطق الأكثر تضررا حيث وصلت نسبة الانخفاض بها 4.7%، تليها أوروبا بنسبة 5%.

ولأن قطاع السياحة سرعان ما يتعافى من الأزمات المفاجئة، فقد سجل عام 2002 نموا في عدد السياح الدوليين بلغ نسبة 2.8%. غير أن هذا التحسن يُشير إلى حدوث تحول كبير في خريطة السياحة العالمية، فبينما حافظت أوروبا على الصدارة، استحوذت آسيا والباسفيك على المركز الثاني بدلا من أمريكا. وفي عام 2003 واجهت السياحة الدولية صعوبات كبيرة تمثلت في الحرب على العراق ومرض سارس وضعف أداء الاقتصاد العالمي. لذلك تراجع عدد السياح الدوليين على مستوى العالم بنسبة 1.7% إلى 691 مليون سائح، حيث سجلت منطقة آسيا والباسفيك انخفاضا قدره 9.2% ومنطقة أمريكا انخفاضا بـ 3.4%، بينما تمكنت أوروبا من المحافظة تقريبا على نفس أدائها السابق حيث سجلت انخفاضا طفيفا قدره 0.5%. أما منطقتي الشرق الأوسط و إفريقيا فلم يتأثرا كثيرا بتلك العوامل السلبية حيث سجلا زيادة تجاوزت 3%.

وفي المقابل كانت سنة 2004 أحسن من 2003 بالنسبة للسياحة حيث شهد عدد السياح فيها زيادة قُدرت بحوالي 10% ليصل عددهم 760 مليون سائح وذلك بسبب الانتعاش الذي عرفه الاقتصاد العالمي وخصوصا في المنطقتين أمريكا وأوروبا وتَعافي الاقتصاديات الآسيوية.

واستمرت زيادة عدد السياح الدوليين إلى غاية 2008 أين وصل عددهم 913 مليون سائح، ليدخل العالم مع نهاية 2008 وبداية 2009 أزمة مالية وتُسجل السياحة انخفاضا قدره حوالي 4%، ويتراجع عدد السياح الدوليين إلى 877 مليون سائح.

ثم تسترجع السياحة نموها من جديد ويرتفع عدد السياح الدوليين في عام 2010 إلى 945 مليون، أي بنسبة قدرها 8.2% مقارنة مع سنة 2009، وسجلت جميع مناطق العالم نسبة نمو ايجابية. واستمر تزايد عدد السياح سنة 2011 ليصل 995 مليون سائح وبنسبة نمو قاربت 5%، وهذا باستثناء منطقة الشرق الأوسط التي سجلت انخفاضا قدره 6.5% وذلك بسبب الأوضاع السياسية غير المستقرة بها.

ويتواصل تزايد عدد السياح الدوليين في عام 2012 ليتجاوز مليار سائح وبنسبة نمو قُدرت بـ 4% مقارنة مع سنة 2011، استحوذت فيها منطقة آسيا والباسيفيك على أكبر نسبة نمو في عدد السياح وصلت 7% تليها منطقة افريقيا بنسبة 6% لتتجاوز ولأول مرة 50 مليون سائح، ثم منطقة أمريكا بنسبة 5%. وسجلت أوروبا هي الأخرى نسبة نمو وصلت 3%.

ومع استمرار الأوضاع السياسية المضطربة في منطقة الشرق الأوسط يستمر انخفاض نسبة نمو عدد السياح بها إلى 5% في عام 2012.

المطلب الثاني: العرض السياحي

هو مجموعة المقومات السياحية الطبيعية وعناصر الجذب السياحي الأخرى التي صنعها الإنسان وكذلك الخدمات والتسهيلات السياحية التي تقدمها الدولة للسائحين، والعرض السياحي يلعب دور أساسي في تحديد قيمة المنتج السياحي بصفة عامة.¹ ومكونات العرض السياحي هي:²

أولا: المقومات الطبيعية

وهي مجموعة العناصر الناتجة بفعل الطبيعة وليس من عمل الإنسان، وتتضمن عوامل الجذب و الثروات الطبيعية التالية:

¹ سعيد البطوطي، اقتصاديات السياحة والفنادق، مرجع سابق، ص 85.

² منثى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، اقتصاديات السفر والسياحة، مرجع سابق، ص 150.

- أ. الأرض من موقع، مساحة و السمات السطحية والشكل العام.
- ب. المياه من أنهار وبحيرات ومساقط مائية.
- ت. المناخ.
- ث. الغطاء النباتي
- ج. الينابيع والعيون المعدنية والكبريتية.

ثانيا: المقومات البشرية

وهذا النوع من المقومات هو من نتائج الإنسان سواء كان بالماضي أو حاليا ويتضمن العناصر التالية:

- أ. الأماكن التاريخية والأثرية وبقايا الحضارات السابقة.
- ب. الأماكن التراثية والفنية وتشمل الصناعات اليدوية الفكلورية، الأسواق التراثية، النصب التاريخية، المعارض الشعبية، المكتبات،...
- ت. الأماكن الدينية كالجموع، الكنائس، المزارات، الأضرحة،...
- ث. العادات والتقاليد الاجتماعية، وتشمل الاعياد، المهرجانات، الاحتفالات، الولائم، الاحتفال بمناسبة معينة،...

ثالثا: المقومات المالية والخدمية

وتشمل مايلي

أ. مشاريع البنية التحتية: وهي المشاريع التي تُشكل أساس الاقتصاد الوطني، ومهمتها تجهيز القطاع السياحي بمستلزمات الانتاج الأساسية وهي:

- مشاريع بُنى تحتية عامة، وتقدم مستلزمات الانتاج الاساسية لجميع القطاعات بما في ذلك القطاع السياحي مثل الكهرباء، الغاز، الوقود، الماء، الطرق، الجسور، الانارة الليلية،...
- مشاريع الاحتياجات الاساسية للحياة العصرية مثل البنوك، الأسواق، قاعات الحلاقة، الصيدليات، الشرطة السياحية،...
- مشاريع بُنى تحتية متخصصة، أي أنها تُخصص خدماتها للقطاع السياحي فقط، مثل مناطق التخيم، وكلاء السفر والسياحة، مراكز الاستعلامات السياحية، محلات تأجير الوسائل الرياضية المخصص لممارسة بعض أنواع الرياضات مثل التزحلق على الجليد أو الماء أو تسلق الجبال.

- ب. النقل بمختلف أنواعه، البري، البحري، والجوي.
- ت. مشاريع البنى التحتية: وهي المشاريع السياحية التي تقدم خدماتها مباشرة للسياح وتشمل، المدن السياحية، مشاريع الإيواء بمختلف أنواعها، المطاعم، أماكن الترفيه والتسلية،...

وللعرض السياحي خمسة خصائص أساسية هي:¹

- أ. عدم القدرة على تغيير المكونات الأساسية للعرض السياحي، ولكن من الممكن تطوير وتحسين الخدمات السياحية المرتبطة بكل عنصر من عناصره الرئيسية.
- ب. العرض السياحي يمثل سلعة غير ملموسة، بعكس السلع المادية الأخرى التي يمكن تمييزها بوحدات القياس المختلفة.
- ت. العرض السياحي قليل المرونة لأنه لا يتأثر بسهولة بالتغيرات الأخرى مثل حركة السائحين أو الليالي السياحية أو سعر السلعة السياحية.
- ث. العرض السياحي عناصره مستقلة عن بعضها البعض وغير متداخلة.
- ج. السلعة السياحية لا تنتقل إلى مستهلكها ولكن المستهلك هو الذي ينتقل إليها لاستخدامها أو استهلاك الخدمات الخاصة بها.

المطب الثالث: الإيرادات السياحية

وهي إجمالي الإيرادات السياحية المحققة في جميع دول العالم، كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة للأنشطة السياحية التي تمارسها هذه الدول،² وتشمل مايلي:³

- إنفاق السائحين.
- تحصيلات الدولة السياحية من الهيئات والمنظمات الأجنبية.
- رسوم تأشيرات دخول السائحين ومغادرتهم.
- نفقات نقل السائحين (نقل جوي، نقل بحري...).
- الضرائب على المشروعات والأنشطة السياحية والفندقية.

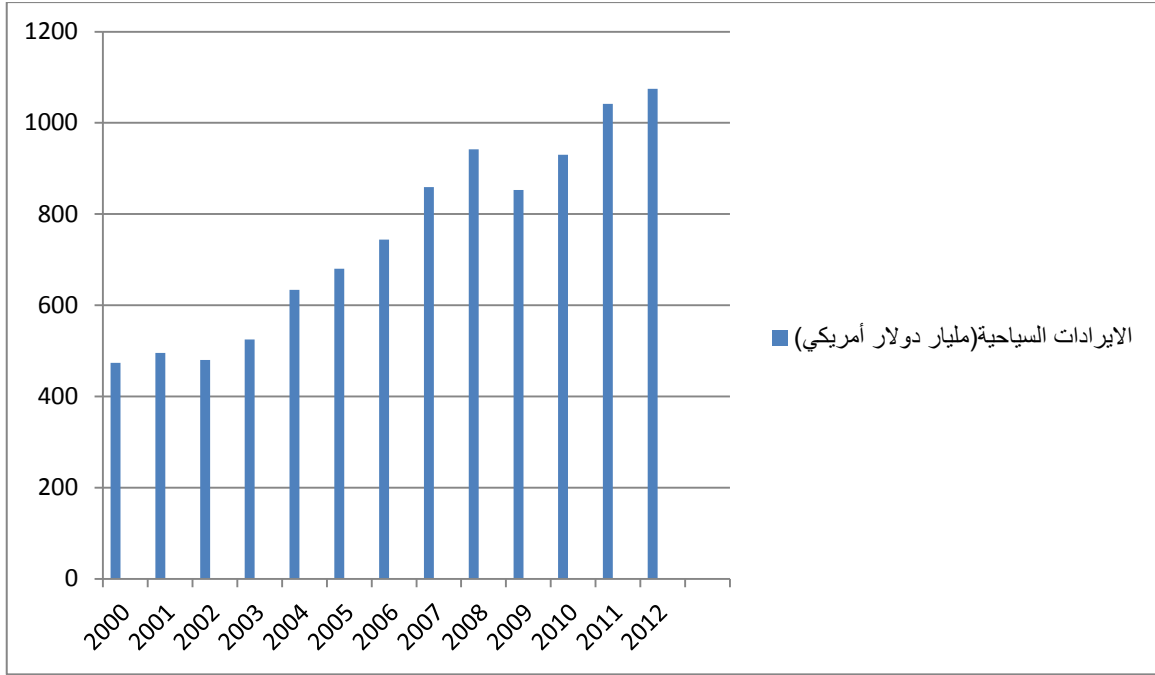
¹ سعيد البطوطي، اقتصاديات السياحة والفنادق، مرجع سابق، ص 85.

² سعيد البطوطي، اقتصاديات السياحة والفنادق، مرجع سابق، ص 139.

³ سعيد البطوطي، نفس المرجع السابق، ص 40.

وقد عرفت الإيرادات السياحية في العالم تزايداً ملحوظاً خلال الفترة 2012/2000 وهذا نتيجة تزايد عدد السياح، حيث ارتفعت من 475 مليار دولار أمريكي سنة 2000 إلى أكثر من ألف مليار دولار أمريكي سنة 2012. وهذا ما يُبينه الشكل الموالي:

الشكل رقم 1: تطور الإيرادات السياحية في العالم في الفترة 2012/2001



المصدر: من إعداد الطالبة اعتماداً على

UNMTO, World Tourism Barometer, Vol.10, May2012.

Baromètre OMT du tourisme mondial, volume 7, Numero 1, Janvier 2013.

من خلال الشكل يتضح لنا أن عوائد السياحة الدولية سجلت متوسط نمو سنوي تجاوز نسبة 7% خلال تلك الفترة، غير أنه نظراً للتراجع المفاجئ في عدد السياح الدوليين في عام 2001، فقد تراجعت تلك العوائد إلى 463 مليار دولار، ويُلاحظ أن نسبة الانخفاض في العوائد السياحية والتي بلغت نسبة 2.5% فاقت نسبة الانخفاض في عدد السياح والتي وصلت 0.3% في نفس العام. ويُفسر ذلك إلى أنه في فترات الضعف الاقتصادي لا يتجلى رد فعل السياح من خلال الإحجام عن السفر بقدر ما يتجلى من خلال الاستمرار فيه ولكن مع التقليل من تكلفته بحيث يعتمدون، على سبيل المثال، إلى المكوث لفترات أقصر في المراكز الأقل تكلفة والأقرب إلى مواطنهم مع التوجه إليها بواسطة وسائل نقل أرخص.

كما أن حصص الأسواق الإقليمية في عوائد السياحة العالمية سارت عموماً في نفس اتجاه مثيلاتها في عدد السياح، حيث ظلت أوروبا طوال الفترة 2012/2000 في المركز الأول، إذ تجاوزت

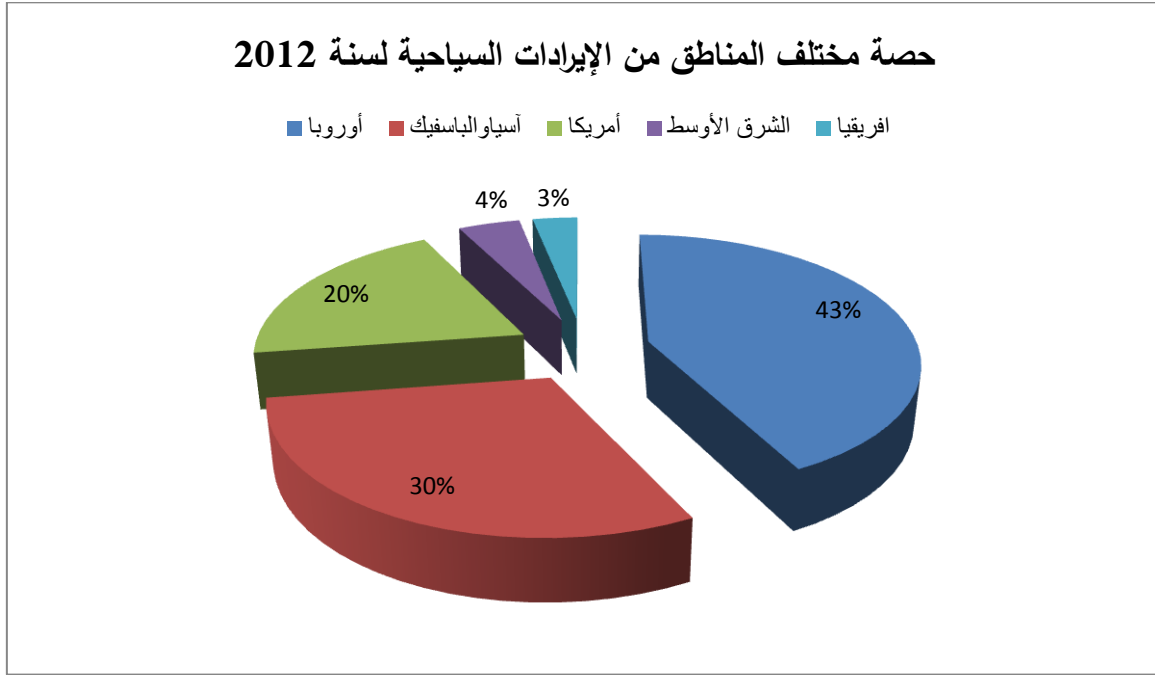
حصتها، في غالب الأحيان، أكثر من نصف الإيرادات الاجمالية، ثم تليها كل من آسيا-الباسفيك و أمريكا بحوالي الخمس، ثم منطقتي الشرق الأوسط وإفريقيا بحوالي 4% و 3% على التوالي.

واستمر تزايد الإيرادات السياحية الدولية حتى عام 2008 أين وصلت 942 مليار دولار، أي بمعدل نمو حوالي 9.7%، ليدخل العالم بعدها أزمة مالية وتُسجل تلك العوائد انخفاضا قدره 9.6% لتتراجع إلى 851 مليار دولار عام 2009، وتُشير هنا أن كل المناطق السياحية عرفت انخفاضا في عوائدها السياحية ولكن بنسب متفاوتة.

ثم ارتفعت العوائد السياحية في عام 2010 إلى 919 مليار دولار، أي بنسبة قدرها 7.9% مقارنة مع سنة 2009، حيث سجلت جميع مناطق العالم نسبة نمو ايجابية. واستمر تزايد هذه العوائد سنة 2011 لتصل 1042 مليار دولار وبنسبة نمو قدرها 13.3% باستثناء منطقة الشرق الأوسط والتي سجلت انخفاضا قدره 10.8% وذلك بسبب الأوضاع السياسية غير المستقرة فيها.

وتواصل ارتفاع العوائد السياحية في عام 2012 لتصل 1075 مليار دولار وبنسبة نمو قُدرت بـ 3.1% مقارنة مع سنة 2011، استحوذت فيها منطقة آسيا والباسفيك على أكبر نسبة نمو وصلت 6.2% تليها منطقة أمريكا بنسبة 5.9% ثم منطقة إفريقيا بنسبة 5.8%، ثم منطقة أوروبا بنسبة نمو وصلت 2.3%، وهذا ما يُبرزه الشكل الموالي.

الشكل رقم 2: حصة مختلف المناطق من الإيرادات السياحية العالمية لسنة 2012



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على بيانات الشكل السابق.

المبحث الثالث: الآثار التنموية للسياحة

تتباين الآثار الاقتصادية والاجتماعية لصناعة السياحة باختلاف أنواعها وتعدد أنشطتها، إلى أن الدلائل العلمية لتجارب العديد من الدول، تشير إلا أن التزايد الملحوظ في الدور الذي تلعبه السياحة بصفة عامة في قضايا التنمية، يترك أثرا ايجابيا على اقتصاد الدولة ككل وعلى النواحي الأخرى ذات الصلة بحياة البشر.

المطلب الأول: مفهوم التنمية السياحة

تُعتبر قضية التنمية السياحية عند الكثير من دول العالم، من القضايا المعاصرة، كونها تهدف إلى الإسهام في زيادة الدخل الفردي الحقيقي، وبالتالي تعتبر أحد الروافد الرئيسية للدخل الوطني، وكذلك بما تتضمنه من تنمية حضارية شاملة لكافة المقومات الطبيعية والإنسانية والمادية، ومن هنا تكون التنمية السياحية وسيلة للتنمية الاقتصادية.¹

¹وردة أحمد السيد محمد حسن، التنمية في محافظة بور سعيد، رسالة ماجستير في الجغرافيا، كلية البنات، جامعة الأزهر، القاهرة، 2010، ص 262.

أولاً: تعريف التنمية السياحية

التنمية هي سلسلة من العمليات الرامية إلى إحداث تغيير مرغوب في واقع موجود، وعند ربط هذا المفهوم بالقطاع السياحي فإن التغيير يشمل النهوض بالخدمات السياحية، وإبراز مقوماتها وإعطائها الدور الكامل، وصولاً إلى زيادة العرض بهدف زيادة الطلب السياحي وتوفير المردود الاقتصادي المأمول للمنطقة.¹

وتُعرف التنمية السياحة على أنها "توفير كافة التسهيلات والخدمات لإشباع حاجات ورغبات السياح، وتشمل كذلك بعض تأثيرات السياحة مثل إيجاد فرص عمل جديدة ودخول جديدة."²

والتنمية السياحية تنطلق أساساً من تعظيم قدرتها على إجتذاب أكبر قدر ممكن من حركة السياحة العالمية.³ وهي أيضاً الامداد بالتسهيلات والخدمات أو الارتقاء بها لمقابلة كافة احتياجات السائحين.⁴

وتشمل التنمية السياحية جميع الجوانب المتعلقة بالأنماط المكانية للعرض والطلب السياحيين، التوزيع الجغرافي للمنتجات السياحية، التدفق والحركة السياحية، تأثيرات السياحة المختلفة.

فالتنمية السياحية هي الارتقاء والتوسع بالخدمات السياحية واحتياجاتها، بهدف تحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد.

ثانياً: عناصر التنمية السياحية

و تتكون من عناصر عدة أهمها:⁵

• عناصر الجذب السياح وتشمل العناصر الطبيعية مثل: أشكال السطح والمناخ والحياة والغابات وعناصر من صنع الإنسان، كالمتنزهات والمتاحف والمواقع الأثرية التاريخية.

• النقل بأنواعه المختلفة البري، البحري والجوي.

¹ يونس موسى النوايسة، تنمية السياحة في محافظة الكرك، رسالة ماجستير في الجغرافيا، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، أيار 2001، ص 2.

² نورالدين هرمز، التخطيط السياحي والتنمية السياحية، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 28، العدد 3، 2006، ص 18.

³ عادل عبد الجواد منسي، التسويق السياحي، دار الكتب المصرية، القاهرة 2001، ص 54.

⁴ أحمد فوزي ملوخية، التنمية السياحية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الاسكندرية 2007، ص 44.

⁵ نور الدين هرمز، نفس المرجع السابق، ص 19.

- أماكن النوم سواء التجاري منها كالفنادق أو أماكن النوم الخاص مثل: بيوت الضيافة وشقق الإيجار.
- التسهيلات المساندة بجميع أنواعها كالإعلان السياحي والإدارة السياحية والأشغال اليدوية والبنوك...
- خدمات البنية التحتية كالمياه والكهرباء والاتصالات....

ويُضاف إلى هذه العناصر جميعها الجهات المُنفذة للتنمية، فالتنمية السياحية تُنفذ عادة من قبل القطاع العام أو الخاص أو الاثنين معاً.

المطلب الثاني: أهمية وأثر السياحة على التنمية الاقتصادية

يُمكن إبراز دور السياحة في تحفيز النشاط الاقتصادي من خلال دراسة الآثار الاقتصادية للسياحة على بعض متغيرات الاقتصاد الوطني منها: التشغيل، ميزان المدفوعات، تشكيل الدخل الوطني وإعادة توزيعه، الاستثمار في المنشآت القاعدية.¹

أ. أثر السياحة على الدخل الوطني: القطاع السياحي كأى قطاع آخر، جزء لا يتجزأ من الاقتصاد الوطني، له دوره الفعلي في تكوين الناتج الوطني ويختلف هذا الدور بحسب حجم وأهمية القطاع السياحي في الاقتصاد الوطني. وتشير احصائيات المجلس العالمي للسياحة والسفر إلى أن متوسط مساهمة قطاع السياحة في الناتج المحلي الاجمالي تصل 10% على المستوى العالمي.² ويعتبر قطاع السياحة أكبر قطاع مكون للناتج المحلي في كثير من الدول غير البترولية، كما أن بعض الدول المصدرة للبترول أعطت السياحة أهمية كبرى كقطاع رئيسي في الاقتصاد. والجدول التالي يوضح مساهمة السياحة في الناتج المحلي الاجمالي لعدد من دول العالم.

¹ محمد فوزي شعوبي، السياحة والفندقة في الجزائر، دراسة قياسية 1974-2002، أطروحة دكتورا، جامعة الجزائر 2007، ص ص، 21-22.

² ورقة عمل الهيئة العليا للسياحة بعنوان الأهمية والأثر الاقتصادي لتنمية قطاع السياحة، حالة المملكة العربية السعودية، أبها 19-21/6/2001، ص 2.

الجدول رقم 2: مساهمة السياحة في الناتج المحلي الاجمالي لعدد من دول العالم لسنة 2011.

البلد	الصين	تركيا	المكسيك	فرنسا	الو.م.أ.	الجزائر	تونس	مصر	المغرب
النسبة%	8.6	10.0	13.0	9.1	8.8	*2.3	*8.5	*8.1	*9.0

المصدر: WTTC 2011

*احصائيات 2010.

ب. أثر السياحة على ميزان المدفوعات: تُمثل السياحة عاملا مهم في ميزان المدفوعات لكثير من الدول بما تحققة من عوائد،¹ فدخول السياح الأجانب إلى داخل القطر يصاحبه دخول للعملات الأجنبية، وخروج المواطنين إلى خارج القطر يصاحبه خروج للعملات الأجنبية يُقصد بميزان المدفوعات لبلد ما ذلك السجل المنظم لحقوق الدولة وديونها بالنسبة للدول الأخرى الناشئة عن المبادلات المختلفة خلال فترة معينة.² وعملية نقل الأموال بواسطة السائحين من بلد لآخر هو ما يُسمى بالصادرات غير المنظورة، فكلما زادت موارد دولة من السياحة زادت مواردها المالية. كما أن الدخل السياحي يؤثر تأثيرا مباشرا على الميزان التجاري³ حيث يتحدد هذا الأثر بالقيمة الصافية للميزان التجاري ونسبتها إلى النتيجة الصافية للميزان التجاري سواء كانت إيجابية أو سلبية. وتزداد أهمية السياحة في ميزان المدفوعات، خاصة في الدول النامية وذلك لأسباب عديدة، نذكر منها:

- قُدرة الدول النامية على منافسة الدول المتقدمة في مجال السياحة أكبر من قدراتها على المنافسة في مجالات أخرى.
- إمكانية استرجاع الأغلفة المالية المُخصصة للاستثمار السياحي في وقت قصير وبقيمة أكبر.
- السياحة لا تتطلب معدلا كبيرا من النقد الأجنبي إلى اجمالي الاستثمارات لاستيراد السلع والتجهيزات الخاصة بالسياحة.

ت. أثر السياحة على العمالة: لعنصر العمل دور هام في أي نشاط اقتصادي، وهذا الدور يكون ذو أهمية بالغة ومتميزة في النشاط السياحي، وللسياحة دور كبير في خلق فرص عمل جديدة،⁴ ويمثل

¹ أحمد قايد نور الدين، الأهمية والأثر الاقتصادي لتنمية قطاع السياحة، حالة الجزائر، الملتقى الدولي حول اقتصاديات السياحة ودورها في التنمية السياحية، جامعة بسكرة، 2010، ص 3.

² مثنى طه الحوري، اقتصاديات السفر والسياحة، مرجع سابق، ص 125.

³ محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة من منظور جغرافي، الطبعة الثانية، دار المعرفة، الإسكندرية، 1997، ص 191.

⁴ سعيد البطوطي، مرجع سابق، ص 31.

قطاع السياحة مصدرا رئيسيا للتوظيف والعمالة، حيث تشير الاحصاءات إلى أن إقتصاد السياحة استوعب أكثر من 260 مليون شخص سنة 2012.

ث. أثر السياحة على التوازن الاقتصادي وإعادة توزيع الدخل¹: تتواجد عديد المناطق ذات الأهمية السياحية على شواطئ البحار، و في الريف و الجبال والصحراء وفي الأماكن البعيدة والمعزولة، حيث نجد أن مستوى معيشة معظم سكان هذه المناطق بسيط، وعليه يُمكن للسياحة هنا أن تصبح موردا إضافيا لهم.

ج. أثر السياحة على تدفق رؤوس الأموال الأجنبية: تُساهم السياحة في توفير جزء من النقد الأجنبي نتيجة دخول السياح الأجانب إلى داخل القطر، ويُمكن تلخيص بعض أنواع التدفقات للنقد الأجنبي الناتج عن السياحة في الآتي:²

- مساهمة رؤوس الأموال الأجنبية في الاستثمارات الخاصة لقطاع السياحة.
- المدفوعات السياحية التي تحصل عليها الدولة مقابل منح تأشيرات الدخول للبلاد.
- فروق تحويل العملة.
- الانفاق اليومي للسائحين مقابل الخدمات السياحية، بالإضافة إلى الانفاق على الطلب على السلع الانتاجية والخدمات لقطاعات اقتصادية أخرى.

ح. أثر السياحة على الاستثمار في المنشآت القاعدية: تؤدي تنمية قطاع السياحة إلى زيادة الاستثمارات في المنشآت القاعدية المتمثلة في المطارات، والطرق، والموانئ، ومعامل تنقية المياه، وغيرها. وهذا بدوره يؤدي إلى زيادة مستويات الرفاه الاقتصادي للمقيمين والسياح على حد سواء.³

المطلب الثالث: أثر التنمية السياحية على الجانب الاجتماعي والثقافي.

يؤدي احتكاك واختلاط السكان بمجموعات السائحين ذوي اللغات والثقافات، والعادات، والديانات المختلفة إلى ظهور بعض الآثار الاجتماعية والثقافية التي قد تكون ايجابية أو سلبية.

¹ ورقة عمل الهيئة العليا للسياحة بعنوان الأهمية والأثر الاقتصادي لتنمية قطاع السياحة، حالة المملكة العربية السعودية، أباها 19-21/6/2001، ص 4.

² أحمد ماهر، عبد السلام أبو قحف، تنظيم وإدارة المنشآت السياحية والفندقية، الطبعة الثانية، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية، 1999، ص 18.

³ أحمد قايد نور الدين، الأهمية والأثر الاقتصادي لتنمية قطاع السياحة، حالة الجزائر، الملتقى الوطني حول اقتصاديات السياحة ودورها في التنمية السياحية، جامعة بسكرة، 2010، ص 4.

أولاً: الآثار الايجابية:

تكمن أهمية السياحة في هذا الجانب فيما يلي:

أ. **الاهتمام بالتراث:** تؤدي السياحة إلى الاهتمام بالقيم الجمالية والمعالم الفنية في الدول المستقبلة للسياحة، ويكون ذلك من خلال الفنون والمهارات الخاصة بهم مثل الرقص الشعبي، الاحتفالات الخاصة بالاعیاد، والمناسبات وحفلات الزواج. ويؤدي إحياء بعض العادات والتقاليد التاريخية، أو الدينية للجماعات المحلية إلى جذب السياح ومشاهدة ذلك على الطبيعة وأخذ بعض الصور التذكارية.¹

ب. **تنمية الوعي الاجتماعي:** تُعد السياحة أحد أهم أسباب التطور الاجتماعي في دول الزيارة، حيث تتاح الفرصة أمام أفراد المجتمع المحلي للتعرف على الأفكار والاهتمامات والثقافات الأجنبية المغايرة، وذلك يؤدي إلى مساعدتهم على اكتساب الكثير من الخبرات، وتكييفها مع قيمهم، وعاداتهم مما يساعدهم على الانفتاح على العالم الخارجي.²

ت. **زيادة فرص العمل والحد من ظاهرة البطالة:** تزيد السياحة من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة من خلال ترابطها الأمامي والخلفي وتكاملها مع القطاعات الأخرى مثل الصناعات الغذائية، صناعة الأثاث الفندقية وقطاع المصارف والتأمين وقطاع النقل... إلخ وزيادة الطلب على هذه المنتجات سوف يترتب عليه زيادة في الاستثمارات في هذه الصناعات مما يؤدي لتشغيل عمالة إضافية.³

ث. **تنمية الوعي الثقافي:** يعد الوعي بالتبادل الثقافي أحد أهم التأثيرات الايجابية للسياحة، حيث يعتبر قبول أفراد المجتمع المحلي بالتغيير الذي ينجم عن السياحة أمراً ضرورياً لنجاحها، فالسياحة تساهم في جعل المجتمع أكثر قبولاً للتغيرات الثقافية، وتعمل تنمية الوعي الثقافي على تنمية التفاهم بين الشعوب من خلال احتكاك السياح بالسكان المحليين، وأيضاً من خلال اكتساب المواطنين لآداب الضيافة والاستقبال وتنمية قدرتهم على تقديم المعلومات والنصائح للسياح.

¹وفاء زكي إبراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، دراسة تقييمية للقرى السياحية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006، ص 184.

²وفاء زكي إبراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، مرجع سابق، ص 182.

³خلوط عواطف، السياحة والتنمية الاقتصادية والاجتماعية، مجلة رؤى اقتصادية، جامعة الوادي، العدد الثالث، ديسمبر 2012، ص 257.

ج. **تدعيم الترابط الاجتماعي والثقافي بين الشعوب:** يشكل التفاهم وتعزيز القيم الأخلاقية المتعارف عليها بين البشر، إضافة إلى التسامح وإحترام تنوع العقائد الدينية والفلسفية والأخلاقية أساسا للسياحة ونتيجة لها، فعن طريق السياحة يتقارب ملايين الناس أكثر فأكثر كل يوم، فالسياحة لها دور في تذليل العوائق القائمة بين الثقافات. فتنمية السياحة الداخلية تؤدي إلى زيادة الترابط الاجتماعي والثقافي بين السكان وزيادة المعرفة، بينما تعمل تنمية السياحة الدولية على تشجيع التبادل الثقافي والحضاري وتدعيم أواصر الصداقة بين الشعوب.

ح. تُشجع السياحة الفئة العاملة على التوجه إلى قطاع الخدمات بدلا من التمرکز في جهة مُعينة، مما يُقلل من الفوارق بين الفئات ويزيد في شمولية التعليم والتكوين على كافة المستويات.

خ. السياحة مطلب اجتماعي ونفسي هام من أجل استعادة الانسان لنشاطه وعودته للعمل بكفاءة من جديد.

ثانيا: الآثار السلبية

على الرغم من وجود آثار اجتماعية وثقافية ايجابية للسياحة فإن لها آثار سلبية على البلد المضيف ينبغي التفكير فيها ومحاولة إيجاد الحلول المناسبة لها، نذكر منها:

أ. يؤدي توافد السياح على منطقة صغيرة إلى الإزدحام مما يؤثر على السلوك اليومي لسكان هذه المناطق وتغيير نمط معيشتهم.

ب. انتشار عادات وسلوكيات سيئة بين السكان الأصليين خاصة الشباب منهم مثل تقليدهم للسياح في لباسهم وعلاقتهم ومعاملاتهم مما يترتب عنه تحلل وتفسخ العلاقات الاجتماعية سيما داخل الأسرة الواحدة.

ت. تُثير السياحة صراعا كبيرا بين الحداثة والأصالة وتدفع بالبحث عن الحداثة أكثر من المحافظة على الأصالة مما يعني ظهور الكثير من الظواهر الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والفنية على حساب بعض القيم والسلوكيات والأخلاق الحضارية التي هي أصالة المجتمع وتراثه وتقاليد¹.

ث. نجاح السياحة الكبير يؤدي إلى توجيه الاقتصاد والتركيز على قطاع الخدمات على حساب الزراعة والصناعة مما يتسبب في عدم التوازن وإعاقة التنمية الاقتصادية الشاملة.

¹حميداتو محمد الناصر، السياحة في الجزائر - دراسة تحليلية قياسية للتدفقات السياحية - مذكرة ماجستير، المعهد الوطني للتخطيط والاحصاء، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 29.

المبحث الرابع: السياحة في بعض الدول العربية

تمتلك الدول العربية ثروات ومقومات طبيعية وحضارية مختلفة ما يؤهلها لأن تكون قبلة سياحية هامة، غير أن أهمية قطاع السياحة يختلف من بلد لآخر وذلك حسب المكانة التي يحظى بها هذا القطاع في اقتصاد كل بلد، وأيضاً حسب اختلاف المقومات والأنماط السياحية فيها.

سننتظر، في هذا المبحث، إلى أهمية القطاع السياحي في اقتصاديات بعض الدول العربية، مصر، تونس، والمغرب، وذلك من خلال المؤشرات السياحية لكل بلد.

المطلب الأول: السياحة في مصر

تُعتبر مصر أهم بلد سياحي في منطقة الشرق الأوسط فهي تمتلك الكثير من المقومات الثقافية والطبيعية التي تجعلها متميزة على خريطة السياحة الدولية، غير أن القطاع لم يحظ بالأولوية في عملية التنمية إلا مع بداية عملية السلام في الشرق الأوسط عام 1991م، وقصد معرفة أهمية السياحة في الاقتصاد المصري سنتناول مؤشرات السياحة المصرية خلال فترة الدراسة.

لقد عرف عدد السياح الوافدين إلى مصر خلال الفترة 2000/2010 ارتفاعاً ملحوظاً، حيث انتقل من 5.5 مليون سائح سنة 2000 إلى 14.7 مليون سائح سنة 2010، ورافق هذا التزايد تطور في طاقات الإيواء وفي الإيرادات السياحية، حيث انتقل عدد الأسرة من 227222 سرير إلى 451200 سرير وهذا خلال نفس الفترة، كما انتقلت الإيرادات السياحية من 4.3 مليار دولار أمريكي سنة 2000 إلى 12.3 مليار دولار أمريكي سنة 2010. سنوضح فيما يلي هذه التطورات وتُبرز أهم العوامل التي ساعدت على ذلك.

أ. طاقات الإيواء

تُعتبر طاقات الإيواء لأي بلد من المؤشرات السياحية الهامة نظراً لقدرتها على تلبية الطلب السياحي حيث عرفت طاقات الإيواء في مصر تطوراً خلال الفترة 1999-2012، فانتقل عدد الغرف من 113611 غرفة سنة 2000 إلى 225600 غرفة سنة 2010، وانتقل عدد الأسرة من 227222 إلى 451200 خلال نفس الفترة، وهذا ما يُبينه الجدول التالي:

الجدول رقم 3: تطور طاقات الإيواء في مصر خلال الفترة 2010/2001

السنوات	عدد الأسرة	نسبة التغير %
2001	241440	—
2002	264218	9.4
2003	273020	3.3
2004	296078	8.4
2005	349552	15.4
2006	355226	4
2007	380382	7.1
2008	421694	10.9
2009	429066	1.7
2010	451200	5.1

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

Ministry of Tourism, Tourist accommodation hotel capacity, growth in existing hotel capacity 1994-2010, Egypt.

إن تزايد عدد السائحين الدوليين الوافدين إلى مصر خلال الفترة 2010/1999 أدى إلى التوسع السريع في الطاقة الاستيعابية للفنادق حيث وصل عدد الغرف عام 2010 إلى أكثر من 225 ألف غرفة مقابل ما يُقارب 114 ألف غرفة سنة 1999، أي بمعدل سنوي قدره 6.5%.

ب. التدفقات السياحية:

لقد سجلت السياحة الوافدة إلى مصر زيادة مُطردة خلال الفترة 2008/2004 مقارنة بالفترة 2003/1999 أين كان عدد السائحين القادمين إلى مصر غير منتظم نتيجة لعدة أسباب منها أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية وحرب العراق وبعض هجمات المتطرفين.

يُوضح الجدول الموالي ارتفاع عدد السياح من 5 ملايين سائح سنة 1999 إلى 6 ملايين سائح عام 2003 ثم إلى 12.7 مليون سائح سنة 2008 ليبلغ ذروته عام 2010 مُسجلا 14.7 مليون سائح ثم ينخفض إلى 11.5 مليون سائح سنة 2012.

الجدول رقم 4: تطور عدد الوافدين إلى مصر خلال الفترة 2012/1999

الوحدة: مليون سائح

السنوات	عدد الوافدين	نسبة التغير %
2000	5.5	—
2001	4.6	-16.3
2002	5.2	13
2003	6.0	15.3
2004	8.1	35
2005	8.6	6.1
2006	9.1	5.8
2007	11.1	21.9
2008	12.8	15.3
2009	12.5	-2.3
2010	14.7	17.6
2011	9.9	-32.6
2012	11.5	16.1

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على African Statistical Yearbook, Annuaire Statistique pour l'Afriques, 2013.

كما يتضح من الجدول كذلك أن متوسط عدد السياح خلال الفترة 2008/2004 بلغ حوالي 10 ملايين سائح، أي ما يقارب من ضعف المتوسط الذي تحقق خلال الفترة السابقة (2003/1999).

ومع نهاية 2008 وبداية 2009 ودخول العالم أزمة اقتصادية مالية تعرض الطلب السياحي في مصر لتراجع ملموس حيث وصل عدد السياح 12.5 مليون سائح مُسجلا بذلك انخفاضا قدره 2.3% مقارنة مع سنة 2008. ثم ارتفع سنة 2010 ليبلغ ذروته بـ 14.7 مليون سائح، غير أنه تراجع من جديد إلى 9.8 مليون سائح سنة 2011، أي بانخفاض كبير قدره 32.6% وهذا بسبب دخول مصر في اضطرابات سياسية والتي عُرفت بثورة 25 يناير 2011، ثم ارتفع مُجددا بعد ذلك ليصل 11.5 مليون سائح سنة 2012، لكن رغم هذا الارتفاع إلا أنه لم يصل لمستوى 2010 الذي سجل فيه قُرابة 15 مليون سائح.

ت. عدد الليالي السياحية

بالإضافة إلى الزيادة المسجلة في عدد السائحين هناك أيضا تزايد مماثل في عدد الليالي التي يقضيها السياح في مصر كما تُوضحه الأرقام التالية:

الجدول رقم 5: عدد الليالي التي يقضيها السياح في مصر خلال الفترة 2012/2000

السنوات	عدد الليالي (مليون ليلة)	التغير %
2000	33	—
2001	30	-9.0
2004	82	54.7
2008	129.2	15.8
2009	126.5	-2.0
2010	147.4	16.5
2011	114.2	-22.5
2012	137.8	20.6

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على African Statistical Yearbook 2013

يُوضح الجدول أن عدد الليالي السياحية شهد تزييدا في هذه الفترة، حيث انتقل من 33 مليون ليلة سنة 2000 إلى 137.8 مليون ليلة سنة 2012، غير أنه تم تسجيل إنخفاض سنة 2001 قدره 9%، حيث تراجع العدد من 33 مليون ليلة سنة 2000 إلى 30 مليون ليلة سنة 2001 وهذا بسبب أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية، ثم عرف عدد الليالي السياحية تزييدا مستمرا حتى سنة 2009 أين تراجعت من 129.2 مليون ليلة سنة 2008 إلى 126.5 مليون ليلة سنة 2009، أي بانخفاض قدره 2%، وذلك بسبب انتشار مرض الإنفلونزا وكذا الأزمة المالية العالمية، ثم ارتفعت سنة 2010 حيث وصلت إلى 147.4 مليون ليلة، لكنها تراجعت من جديد إلى 114.2 مليون ليلة سنة 2011 بحوالي 22.5%، بسبب ما يُعرف بثورة 25 يناير ودخول مصر أزمة سياسية، ثم ارتفعت بأكثر من 20% سنة 2012 وبلغت 137.8 مليون ليلة سياحية.

ث. الإيرادات السياحية

يُعتبر قطاع السياحة في مصر أحد القطاعات الديناميكية القليلة في الاقتصاد التي تُولد مجموعة كبيرة من التأثيرات بما في ذلك الإسهام في إيرادات النقد الأجنبي، وعلى اعتبار أن التدفقات البشرية لأي بلد يتبعه تدفقات نقدية يقوم السائح بإنفاقها سواء على الأكل، الشرب، النقل، المبيت، الترفيه أو الهدايا، فإن تزايد عدد السائحين إلى مصر خلال الفترة 2012/1999 أدى إلى تزايد الإيرادات النقدية حيث انتقلت من 4.2 مليار دولار سنة 2000 لتصل 10 مليار دولار سنة 2012، وهذا ما يُبينه الجدول الموالي.

الجدول رقم 6: تطور الإيرادات السياحية في مصر خلال الفترة 2000/2012

الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	الإيرادات	التغير %
2000	4.2	—
2001	3.7	-11.9
2002	3.6	-2.7
2003	4.4	22.2
2004	5.9	34.0
2005	6.7	13.5
2006	7.4	10.4
2007	9.1	22.9
2008	10.8	18.6
2009	10.6	-1.8
2010	12.3	16.0
2011	8.5	-30.8
2012	10	17.6

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

البنك المركزي المصري، المجلة الاقتصادية، المجلد الثالث والخمسون، العدد الثالث، 2012/2013.

الموقع الرسمي لوزارة السياحة المصرية.

<http://www.tourism.gov.eg/Pages/TourismIndicators.aspx> (10/10/2013, 19 :20)

WTTC, Economic Impact 2013, Egypt.

نُلاحظ من الجدول كذلك أن متوسط الإيرادات السياحية خلال الفترة 2008/2004 بلغ حوالي 7.9 مليار دولار، أي تقريبا ضعف المتوسط الذي تحقق خلال الفترة السابقة (2003/1999).

كما عرفت هذه الإيرادات السياحية تقلبات بين عامي 2009 و 2012، حيث انخفضت سنة 2009 إلى 10.5 مليار دولار بعد أن سجلت 10.8 مليار دولار سنة 2008 وذلك بسبب انتشار مرض الإنفلونزا إضافة إلى الأزمة المالية العالمية، لترتفع سنة 2010 إلى 12.3 مليار دولار، لكنها تراجعت من جديد إلى 8.5 مليار دولار سنة 2011 بسبب ما يُعرف بثورة 25 يناير ودخول مصر أزمة سياسية، ثم تزايدت سنة 2012 لتصل 10 مليار دولار. وبالرغم من هذا الارتفاع إلا أنها لم تصل لمستوى 2010 الذي سجلت فيه حوالي 12.3 مليار دولار.

بالنظر إلى التدفقات البشرية الوافدة إلى مصر وما تبعها من إيرادات مالية يمكننا تصور الدور الذي تلعبه السياحة في الناتج المحلي الإجمالي، حيث بلغ معدل المساهمة المباشرة للسياحة في الناتج

المحلي الاجمالي في مصر خلال الفترة 2010/2004 حوالي 8%، قبل أن ينخفض سنة 2012 إلى ما دون 7% بسبب الأزمة السياسية. كما أن السياحة في مصر تستحوذ على نسبة 22.7% من إيرادات السياحة في منطقة دول الشرق الأوسط و 1.5% من حصة السوق السياحية العالمية.¹

ويُعتبر قطاع السياحة في مصر بشكل عام قطاعا كثيف العمالة، ومع ذلك فإن التقدير الدقيق لفرص العمل التي تخلقها السياحة عادة ما يكون مهمة صعبة، سواء في مصر أو غيرها من الدول النامية.

إنه ليس سهلا تحديد معالم مصطلح عمالة السياحة، ذلك أن السياحة تخلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، رسمية وغير رسمية، دائمة ومؤقتة أو موسمية، حتى العمالة المباشرة الناجمة عن السياحة لا تقتصر على واحدة أو اثنتين من الأنشطة المعينة، بل تمتد إلى عدة أنشطة مثل الفنادق و المطاعم والنقل والترفيه ووكالات السفر والمحلات التجارية. و على صعيد آخر، تُشكل فرص العمل التي تخلقها معظم الأنشطة السياحية نتاجا مختلطا من الطلب السياحي الدولي والطلب المحلي إضافة إلى طلب المقيمين سواء كانوا مصريين أو أجانب، مما جعل تقديرات التوظيف السياحي تكون غير دقيقة في البيانات التي يتم تجميعها.

لذلك فأي تحليل للعمالة السياحية يجب أن يُؤخذ بحذر نظرا للتكوين المجزأ للقطاع والصعوبات المرتبطة بقياس جميع أنواع التوظيف السياحي والنتائج المختلطة للعمالة السياحية وغير السياحية. ورغم هذا فإن بيانات التوظيف السياحي تقتصر على قطاع الفنادق والمطاعم والتي تُجمع بواسطة الجهاز المركزي للتعبئة والاحصاء.

تلعب السياحة المصرية دورا هاما في التقليل من البطالة، إذ بلغت مساهمة السياحة في العمالة الإجمالية المصرية حوالي 16% سنة 2010 بمعدل 17% خلال الفترة 2010/2004، ثم انخفضت إلى 13% سنة 2012.

المطلب الثاني: السياحة في تونس

تُعتبر تونس من أهم البلدان السياحية في حوض البحر المتوسط فهي تستقطب السياح من جميع أنحاء العالم نظرا لما تزخر به من مقومات طبيعية وحضارية هائلة ما جعلها تعمل دائما، ومنذ

¹عادلة رجب، المستشارة الاقتصادية لوزير السياحة المصري، "تحو تعزيز تنافسية السياحة في مصر"، ورقة بحثية، 14 أبريل 2011، المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

الاستقلال (1956)، على تحسين المنشآت القاعدية ووضع استراتيجية من أجل تنمية قطاعها السياحي. وفيما يلي سنتناول مؤشرات السياحة في فترة الدراسة.

أ. طاقات الإيواء

لقد عرفت الفنادق التونسية خلال الفترة 2000-2010 توسعا في طاقاتها الإستيعابية، حيث تزايد عدد الفنادق بنسبة 16.3% وتزايد عدد الغرف بأكثر من 22% في نفس الفترة، وهذا ما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم 7: تطور طاقات الإيواء في تونس خلال الفترة 2010/2000

السنوات	عدد المؤسسات	نسبة التغير %	عدد الأسرة	نسبة التغير %
2000	736	—	197453	—
2001	755	2.6	205605	4.1
2002	777	2.9	214319	4.2
2003	790	1.6	222018	3.6
2004	800	1.2	226153	1.8
2008	837	0.3	238549	1.2
2009	856	2.3	239890	0.5
2010	856	0.0	241528	0.6

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

Ministère du Commerce et du Tourisme Tunisien, Office National du Tourisme, Le Tourisme Tunisien en Chiffres, 2010. pdf
WTTC, Economic Impact 2013, Tunisia.

لقد كان التطور في الطاقة الفندقية بين عامي 2000 و 2010 نتيجة مباشرة للتزايد الواضح في عدد السائحين الدوليين الوافدين إلى تونس خلال الفترة 2010/2000، حيث وصل عدد المؤسسات الفندقية عام 2010 إلى 856 مقابل 736 عام 2000، كما تزايد عدد الأسرة من 197553 إلى 241528 سرير خلال نفس الفترة.

ب. التدفقات السياحية:

لقد ازداد عدد السياح الدوليين الوافدين إلى تونس من 5 ملايين سائح عام 2000 إلى 7 ملايين سائح عام 2008 بمعدل سنوي حوالي 6%، لينخفض بعدها سنة تلو الأخرى حتى وصل إلى أدنى مستوياته سنة 2011 مسجلا 4.7 مليون سائح، ثم يرتفع بشكل ملحوظ إلى 5.9 مليون سائح عام 2012، وهذا ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 8: تطور عدد الوافدين الى تونس 2012/2000

السنوات	عددالوافدين (مليون)	نسبة التغير %
2000	5	—
2001	5.4	8.0
2002	5	8.0-
2003	5.1	2
2004	6	17.6
2008	7	2.9
2009	6.9	1.4-
2010	6.7	2.8-
2011	4.7	44.7-
2012	5.9	25.5

المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على

WTTC, Economic Impact 2013, Tunisia.

Ministère du Commerce et du Tourisme Tunisien, Office National du Tourisme, Le Tourisme Tunisien en Chiffres, 2010.

<http://www.tourisme.gov.tn/index.php?id=37> (10/10/2013, 19 :20)

يُبين الجدول رقم 8 أن تونس لم تتأثر بأحداث 11 سبتمبر، حيث عرف عدد السياح الدوليين الوافدين إليها سنة 2001 ارتفاعا قدره 8%، ليصل إلى 5.4 مليون سائح. ثم انخفض بعدها وبنفس النسبة في العام الموالي. إلا أنها تداركت ذلك واستقبلت حوالي 5.1 مليون سائح عام 2003 بنسبة نمو ايجابية قُدرت بحوالي 2%.

واستمر تزايد عدد السياح الوافدين إلى تونس حتى عام 2008 أين سجل ارتفاعا قدره 2.9%. وفي نهاية عام 2008 وبداية 2009 يدخل العالم أزمة مالية وتتأثر السياحة سلبا وفي جميع مناطق العالم، لتُسجل تونس عام 2009 انخفاضا في عدد السياح الدوليين الوافدين إليها بحوالي 1.4%، ويستمر هذا الإنخفاض في 2010 بنسبة 2.8%.

وفي عام 2011 تدخل تونس أزمتها السياسية وحالة الاضطرابات والفوضى التي أثرت سلبا وبشكل كبير على قطاع السياحة، حيث تراجع عدد السياح الدوليين الوافدين إليها بنسبة عالية جدا وصلت حوالي 45% لتُسجل السياحة التونسية بذلك أدنى مستوياتها منذ بداية هذه الألفية بحوالي 4.7 مليون سائح عام 2011. ثم تسترجع بعدها حركيتها عام 2012، مُسجلة ارتفاعا ملحوظا قدره 25.5%.

ت. عدد الليالي السياحية

إن تزايد عدد السائحين الذي عرفته تونس في الفترة 2010/2000 أدى إلى تزايد مماثل في عدد الليالي التي قضاها السياح في هذه الفترة، وهو ما تُوضّحه الأرقام التالية:

الجدول رقم 9: عدد الليالي التي يقضيها السياح في تونس خلال الفترة 2012/2000

السنوات	عدد الليالي (مليون ليلة)	نسبة التغير %
2000	35.4	—
2001	35.4	0.0
2002	28.5	-19.4
2003	28.1	-1.4
2004	33.4	18.8
2008	38.1	2.2
2009	34.6	-9.1
2010	35.5	2.6
2011	20.6	-42

المصدر: من إعداده الطالبة اعتمادا على

Africain Statistical Yearbook 2013, page 340.

Ministère du Commerce et du Tourisme Tunisien, Office National du Tourisme, Le Tourisme Tunisien en Chiffres, 2010. pdf

يُوضح الجدول أن عدد الليالي السياحية شهد تذبذبا في هذه الفترة، حيث بقي ثابتا بين عامي 2000 و2001 بحوالي 35.4 مليون ليلة، ثم انخفض سنة 2002 إلى 28.5 مليون ليلة، أي بنسبة 19.4%، وبقي منخفضا في السنة الموالية بنسبة 1.4%، ليرتفع بعدها سنة 2004 بنسبة ملحوظة وصلت 18.8%، ويستمر في الارتفاع ليصل 38.1 مليون ليلة عام 2008، أي بزيادة 2.2% مقارنة مع 2007، لينخفض سنة 2009 بنسبة 9.1% إلى 34.6 مليون ليلة وذلك بسبب انتشار مرض الإنفلونزا وكذا الأزمة المالية العالمية ثم ارتفعت سنة 2010 حيث وصلت إلى 35.5 مليون ليلة، لكنها تراجعت من جديد وبنسبة 42% إلى 20.6 مليون ليلة سنة 2011 بسبب ما يُعرف بثورة الياسمين ودخول تونس أزمة سياسية، لترتفع سنة 2012 إلى 30 مليون ليلة سياحية وبنسبة 45.6%.

ث. الإيرادات السياحية

إن تطور عدد السائحين الدوليين الوافدين إلى تونس خلال الفترة 2012/2000 أدى إلى تطور إيراداتها السياحية وفي نفس المنحى، حيث انتقلت من 1496 مليون دولار سنة 2000 لتصل 2953

مليون دولار سنة 2008، ثم انخفضت إلى 2093 مليون دولار سنة 2012 وهذا ما يُبينه الجدول المالي:

الجدول رقم 10: تطور الإيرادات السياحية في تونس خلال الفترة 2012/2000

السنوات	الإيرادات (مليون دولار)	نسبة التغير %
2000	1496	—
2001	1605	7.3
2002	1523	-5.1
2003	1583	3.9
2004	1970	24.4
2008	2953	14.6
2009	2751	-6.8
2010	2624	-4.6
2011	1759	-33
2012	2093	19

المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على

African Statistical Yearbook 2013, page 340.
WTTC, Economic Impact 2013, Tunisia.

كما تُوضح معطيات الجدولين رقم 8 و 10 أن نسبة ارتفاع العوائد السياحية الدولية إلى تونس بين عامي 2003 و 2008 فاقت نسبة ارتفاع عدد السياح، حيث بلغت 14.6% مقابل 2.9% لعدد السياح وهذا عام 2008. كما أن انخفاض إيرادات السياحة التونسية بين عامي 2008 و 2010 كانت أكبر من انخفاض عدد السياح في نفس الفترة. فبين عامي 2008 و 2009 ودخول العالم في أزمة مالية، انخفضت هذه الإيرادات بنسبة 6.8% بينما انخفض عدد السياح بحوالي 1.4% فقط، والسبب في ذلك أنه في فترة الأزمات المالية لايمتنع السياح عن السفر بقدر ما يُقللون من تكلفته. أما بين عامي 2009 و 2010 ودخول تونس أزمة سياسية نتجت عنها اضطرابات في معظم البلاد، فقد انخفضت هذه الإيرادات بنسبة 4.6% بينما انخفض عدد السياح بحوالي 2.8% ويعود ذلك إلى رد فعل السياح في مثل هذه الظروف أين يعتمدون إلى تقليص مدة إقامتهم و التقليل من حركتهم داخل البلاد. واختلف الوضع بين عامي 2010 و 2011، حيث انخفضت الإيرادات السياحية بنسبة 33% بينما انخفض عدد السياح بحوالي 44.7%.

وبالمقابل، فقد شهدت العوائد السياحية التونسية عام 2012 ارتفاعا ملحوظا قدره 19% مقارنة مع سنة 2011 لتتجاوز ملياري دولار أمريكي، ورغم هذا فهي أقل ارتفاعا من نسبة نمو عدد السياح والتي وصلت 25.5%. كما أن السياحة ساهمت بحوالي 8.5% من الناتج المحلي التونسي لسنة 2010.

المطلب الثاني: السياحة في المغرب

يُعتبر المغرب من الدول التي تتوفر على مقومات جذب سياحية طبيعية وحضارية على درجة كبيرة من الأهمية سيما موقعه الجغرافي الذي يعد بمثابة همزة وصل بين القارة الأفريقية والأوروبية، فهو يُطل على البحر المتوسط شمالا والمحيط الأطلسي غربا، ما جعله يكتسب شريطا ساحليا بطول 3446 كم، كما يمتلك أربع سلاسل جبلية منها سلسلة الأطلس التي يبلغ طولها 4165 متر. ويتميز المغرب بتنوع ثقافي لمختلف الحضارات التي مرت به، مما أضفى على هذا البلد جاذبية خاصة من قبل السياح الوافدين إليه من مختلف الجنسيات. من أهم مدنه مراكش، فاس، مكناس والرباط، وتبلغ مساحته 710850 كم مربع، وعدد سكانه 31,8 مليون وفقا لاحصائيات 2010.

وتحتل السياحة مكانة مهمة في الاقتصاد المغربي و تُمثل رافعة حقيقية لتسريع التنمية الاقتصادية، وإذ تُعتبر أيضا مُحركا للنمو، فإن السياحة تُؤثر إيجابا على جميع مجالات الأنشطة الاقتصادية للمغرب وكذا على باقي قطاعات الاقتصاد الأخرى. ولأجل معرفة أهمية السياحة فيه سنتطرق لمؤشراته السياحية.

أ. طاقات الإيواء

ساهمت الاستراتيجية السياحية المغربية من خلال منحها تحفيزات ومساعدات عدة في مجال الاستثمار إلى تطور طاقات الإيواء، وهذا ما يُوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 11: تطور عدد الأسرة في المغرب خلال الفترة 2003/2012

السنوات	عدد الأسرة (ألف)	نسبة التغير %
2003	106	—
2004	114.8	8.3
2006	128	6.6
2008	146	7.3
2009	165	6.1
2010	173	4.8
2011	184	6.3
2012	194	5.4

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

موقع وزارة السياحة المغربية على النات، السياحة في أرقام.

عرفت طاقة الإيواء في المغرب، خلال الفترة 2012/2001 تزايدا ملحوظا، حيث انتقل عدد الأسرة من 87124 سرير سنة 2001 إلى 194000 سرير سنة 2012، أي بزيادة قدرها 55%. كما شهد عدد الأسرة في الفنادق المصنفة تزايدا بنسبة 90%، أي بزيادة سنوية قدرها 6.6%. سجلت فيها الفنادق ذات 4 نجوم تزايدا في عدد الأسرة بنسبة 71%، و بزيادة سنوية قدرها 5.5% وشكلت رُبع عدد الأسرة الاجمالي رغم أنها لا تُمثل سوى 8% من عدد المؤسسات الفندقية. كما سجلت الفنادق ذات 5 نجوم، والتي تُمثل 3% من عدد المؤسسات الفندقية تزايدا في عدد الأسرة بنسبة 103% وشكلت بالتالي 17% من عدد الأسرة الاجمالي وهذا خلال نفس الفترة.

ب. التدفقات السياحية

عرف المغرب خلال الفترة 2012/2000 تزايدا في عدد السياح الدوليين الوافدين إليه، حيث انتقل عددهم من 4.1 مليون سائح سنة 2000 إلى أكثر من 9 ملايين سنة 2012، وهذا ما يُوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 12: تطور عدد الوافدين الى المغرب 2012/2000

السنوات	عدد الوافدين (مليون سائح)	نسبة التغير %
2000	4.1	—
2001	4.2	2.7
2003	4.7	10.7
2004	5.70	21.2
2008	7.9	6.7
2009	8.3	5.1
2010	9.28	11.8
2011	9.34	1.0
2012	9.37	0.4

المصدر: موقع وزارة السياحة المغربية على النات، السياحة في أرقام.

WTTC, Economic Impact 2013, Morocco.

يُبين الجدول أن الفترة 2010/2000 كانت فترة ذهبية للسياحة المغربية، إذ أن نسبة نمو عدد السائحين الدوليين انتقلت من 2.7 % سنة 2001 لتصل 11.8% سنة 2010 بعدما بلغت ذروتها عام 2004 بنسبة 21.2%.

غير أن سنة 2011 كانت سنة متواضعة للسياحة المغربية، حيث وصل عدد السائحين الدوليين 9.34 مليون سائح بنسبة نمو 1% فقط ويعود ذلك إلى تداعيات ما يُسمى الربيع العربي إلى جانب

حادثة تفجير مقهى أركانة في أبريل 2011 بمراكش أحد أبرز المدن المغربية. وبقي الوضع شبه مستقر في السنة الموالية، حيث بلغ عدد السائحين الوافدين إلى المغرب عام 2012 حوالي 9.37 مليون سائح، أي بزيادة 0.4% فقط.

ت. عدد الليالي السياحية

لقد أدى تزايد عدد السائحين في المغرب في العشر سنوات الأخيرة إلى تزايد عدد الليالي التي قضاهم السياح في هذا البلد، وهو ما تُوضحه البيانات التالية:

الجدول رقم 13: عدد الليالي التي يقضيها السياح في المغرب خلال الفترة 2012/2004

السنوات	عدد الليالي (مليون ليلة)	نسبة التغير %
2004	10.3	—
2005	12.2	18.4
2006	13.3	9.0
2007	13.7	3.0
2008	13	5.1-
2009	12.5	3.8-
2010	14	12.0
2011	12.4	11.4-
2012	12	4.8-

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

موقع وزارة السياحة المغربية على النات، السياحة في أرقام.

<http://www.tourisme.gov.ma/fr/tourisme-en-chiffres/chiffres-cl%C3%A9s> (10/10/2013, 18 :10)

يُوضح الجدول أن عدد الليالي السياحية عرف تزايدا بين عامي 2004 و 2007، حيث انتقل من 10.3 مليون ليلة إلى 13.7 مليون ليلة سنة 2007، ثم انخفض بعد ذلك إلى 13 مليون ليلة سنة 2008، ليواصل الانخفاض سنة 2009 إلى 12.5 مليون ليلة بسبب تداعيات الأزمة المالية العالمية، أين يلجأ السياح إلى تقليص مدة إقامتهم قصد تقليل نفقاتهم.

في عام 2010 سجّل عدد الليالي السياحية أكبر مستوى له، حيث بلغ 14 مليون ليلة. غير أنه انخفض بعدها في 2011 بنسبة 11.4% إثر التفجير الذي عرفته مدينة مراكش السياحية في أبريل 2011، زيادة إلى تداعيات ما عُرف بالربيع العربي. ثم تقلص هذا الإنخفاض في السنة الموالية إلى 3.2% لتبلغ عدد الليالي السياحية 12 مليون ليلة سنة 2012، والتي تبقى بعيدة عن المستوى الذي تم تسجيله سنة 2010.

ث. الإيرادات السياحية

إن تزايد عدد السائحين الدوليين الوافدين إلى المغرب خلال الفترة 2012/2000 أدى إلى تزايد إيراداتها السياحية، حيث انتقلت من 2040 مليون دولار سنة 2000 لتصل 7617 مليون دولار سنة 2012، أي بزيادة تجاوزت 273%، وهذا ما يُبينه الجدول الموالي:

الجدول رقم 14: تطور الإيرادات السياحية في المغرب خلال الفترة 2012/2000

السنوات	الإيرادات (مليون دولار)	نسبة التغير %
2000	2040	—
2001	2460	20.5
2003	3225	21.9
2004	3924	21.6
2008	7181	0.3
2009	6585	8.3-
2010	6685	1.5
2011	7271	8.7
2012	7617	4.7

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

موقع وزارة السياحة المغربية على النات، السياحة في أرقام.

WTTC, Economic Impact 2013, Morocco.

<http://www.tourisme.gov.ma/fr/tourisme-en-chiffres/chiffres-cl%C3%A9s> (10 /10/2013, 18 :04)

تُلاحظ أن الإيرادات السياحية المغربية عرفت طيلة هذه الفترة تزايدا واضحا، حيث بلغت الزيادة ذروتها سنة 2003 بحوالي 22%، رغم أنها تراجعت سنة 2009 بحوالي 8.3% بسبب الأزمة المالية العالمية.

كما تُوضح معطيات الجدولين رقم 12 و 14 أن نسبة ارتفاع العوائد السياحية الدولية إلى المغرب كانت في معظم الأوقات أقل من نسبة ارتفاع عدد السياح، وقد يعود السبب في ذلك إلى تغير سلوك السياح حيث أصبحوا يقللون من تكاليف السفر وكذا اعتمادهم على الخدمة الذاتية.

وتُشير أن السياحة تُساهم في المغرب بشكل كبير و بطريقة مباشرة في خلق الثروات والحد من البطالة وذلك بمساهمتها المباشرة في الناتج المحلي الإجمالي و التي بلغ مُعدلها في الفترة 2012/2003 حوالي 8%، كما أنها وفرت 5% من إجمالي نسبة الشغل في البلاد.¹

¹WTTC, Economic Impact 2013, Morocco.

خلاصة الفصل الأول:

نستخلص مما سبق، أن السياحة أصبحت في وقتنا الحالي ظاهرة اقتصادية واجتماعية عالمية ذات أهمية بالغة، فبعد أن كانت ظاهرة إنسانية فطرية بدائية و نشاطا يَخُصُّ أثرياء المجتمع فقط، أضحت اليوم علما نظريا ونشاطا اجتماعيا واسع الانتشار خاصة مع تحسن ظروف الحياة وتطور وسائل النقل.

وللسياحة تعاريف مُتعددة و مختلفة باختلاف الزاوية التي ينظر منها الباحث إليها، فتَعَدُّ رغبات السائحين واختلاف مستوياتهم الثقافية والمادية أدى إلى ظهور أنواع كثيرة من السياحة، منها السياحة الترفيهية، العلاجية، الثقافية، الرياضية، سياحة المؤتمرات والمعارض.

زيادة على ذلك، فقد عرفت الحركة السياحية تطورا سريعا واهتماما كبيرا على المستوى العالمي منذ ثمانينات القرن الماضي، حيث فاق عدد السائحين مليار سائح سنة 2012، ما أدى إلى تطور هائل في حجم الإيرادات السياحية العالمية التي تجاوزت ألف مليار دولار في نفس السنة.

وكانت لكل من مصر، تونس، والمغرب نصيب من هذا التطور. إذ تُؤكِّد مؤشرات السياحة في هذه البلدان النمو المُتزايد لعدد السائحين الدوليين الوافدين إليهم وكذا التطور الحاصل في مساهمة السياحة في الناتج المحلي الإجمالي لكل منهم، وهذا خلال الفترة 1999/2010.

أما فيما يخص السياحة في الجزائر فهو موضوعنا في الفصل الموالي.

الفصل الثاني

واقع السياحة في الجزائر

مقدمة

لقد أصبحت السياحة صناعة العصر بسبب أهميتها الاقتصادية بصورة رئيسية. لذلك صارت معظم دول العالم تهتم بتنميتها حتى تصبح مصدرا من مصادر رخائها ودعم اقتصادها الوطني.

والجزائر من الدول التي أدركت أهمية السياحة نظرا لموقعها المتميز ومساحتها الشاسعة، وامتلاكها مقومات طبيعية ومادية هائلة، حيث سعت منذ الاستقلال الاهتمام بالسياحة وتطويرها وتنميتها وهذا من خلال المبالغ المالية المخصصة لها في مختلف المخططات وكذا وضع مخطط توجيهي لتنمية السياحة لآفاق 2025.

لقد جاء هذا الفصل ليتناول مختلف الامكانيات السياحية التي تزخر بها الجزائر وأهم أنواع السياحة التي تميزها ومختلف مؤشرات السياحة، من طاقات إيواء، وتدفقات بشرية، وعدد الليالي السياحية، بالإضافة إلى أثر السياحة في الاقتصاد الجزائري و مقارنته بكل من تونس والمغرب، اللتين تمتلكان نفس الخصائص الطبيعية وباعتبرهما أيضا دولتين منافستين. ثم نتطرق، في نهاية الفصل، لأهم المعوقات التي تواجه القطاع في الجزائر، وآفاقه ضمن ما يعرف بالمخطط التوجيهي للتنمية السياحية آفاق 2025.

المبحث الأول: مقومات وأنواع السياحة في الجزائر

إن مقومات الجذب السياحي هي كل ما يمكن أن تعرضه المنطقة المستقبلية للسائحين لجذبهم وإشباع رغباتهم، أي مجموعة العناصر الطبيعية و عناصر الجذب التي وضعها الإنسان وكل الخدمات و التسهيلات التي من شأنها جذب السائحين وإقناعهم بزيارة المدينة، وتعتبر من العوامل الرئيسية للطلب السياحي، كما تُحدد المقومات نوع السياحة.

المطلب الأول: المقومات الطبيعية

تتخر الجزائر بمقومات طبيعية هامة و متنوعة يمكن تلخيصها فيما يلي:

أولاً: الموقع الجغرافي والمناخ

تقع الجزائر شمال القارة الإفريقية يحدها من الشرق تونس وليبيا ومن الغرب المغرب الأقصى ومن الجنوب الغربي موريتانيا والجمهورية العربية الصحراوية ومن الجنوب مالي والنيجر،¹ تبلغ مساحتها 2381741 كيلومتر مربع،² وهي تتواجد بين 18 و 30 من خط العرض الشمالي وبين 9 من خط الطول الغربي و 12 من خط الطول الشرقي. وهذا ما جعل مناخها متنوعا ومُتعددًا والذي يُمكن تقسيمه إلى ثلاثة أقسام:

أ. **المناخ المتوسطي:** ويشمل المنطقة الساحلية من الشرق إلى الغرب بدرجات حرارة سنوية متوسطة تقدر بـ 18 درجة مئوية من شهر أبريل إلى شهر أكتوبر، وتبلغ درجات الحرارة ذروتها خلال شهري جويلية و أوت، حيث تصل إلى 30 درجة مئوية، وعموما مناخ هذه المنطقة حار و رطب.

ب. **المناخ شبه الجاف:** ويشمل منطقة الهضاب العليا وهو من النوع القاري المتميز بفصل بارد طويل وأحيانا رطب يمتد من شهر أكتوبر إلى شهر ماي، وتسجل فيه درجات حرارة معدومة وأحيانا تحت الصفر في بعض المناطق، و تتميز بقية الأشهر بالحرارة والجفاف بدرجات تفوق 30 درجة مئوية.

ت. **المناخ الصحراوي:** يشمل المناطق الصحراوية بدرجات حرارة تصل إلى 45 درجة مئوية وهذا من شهر ماي إلى شهر سبتمبر، و درجات حرارة متوسطة في بقية الأشهر. كما يتميز هذا المناخ بمدى حراري كبير.

¹[http://www.mta.gov.dz/\(20/10/2013, 11:10\)](http://www.mta.gov.dz/(20/10/2013, 11:10))

²الديوان الوطني للإحصائيات، المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، مطبعة الديوان الوطني، الجزائر، 1996، ص 10.

ثانيا: المناطق السياحية

إن تنوع المعطيات الجغرافية في الجزائر جعلها تمتلك مناطق سياحية متنوعة نوجزها فيما يلي:

أ. **الشريط الساحلي:** يمتد الساحل الجزائري على جنوب البحر المتوسط من القالة شرقا إلى الغزوات غربا على طول 1200 كلم تتخلله شواطئ عديدة، و يحتوي على أنظمة بيئية قرب الغابات وعلى كتل صخرية ذات مناظر ساحرة يزيد علوها في بعض الأحيان عن 1000 متر، أنشأت قرب هذه المرتفعات عدة مدن ومحطات للاستجمام والترفيه منها:

- الحظيرة الوطنية للقالة (الطارف): تتميز بنظام غابي وبحري خاصة عند بحيرة القالة لما تحتويه من ثروات حيوانية وغابية ومائية وطيور نادرة وهي محمية وطنية وتعتبر أهم المزارع في الجزائر.
- الحظيرة الوطنية لقورايا (بجاية): تمتد على مسافة 10 كم من الساحل مُشكلة مناظر رائعة وغابات هامة ولها ثروات حيوانية ونباتية نادرة.
- الحظيرة الوطنية لجرجرة.
- الحظيرة الوطنية لتازة (جيجل): تتميز بمنحدرات صخرية وشواطئ وجبال ووديان يعيش فيها نوع نادر من القردة، تم تصنيفها من طرف منظمة اليونسكو ضمن الشبكة العالمية لمحميات المحيطات الحيوية.
- منطقة غرب العاصمة، سيدي فرج، زرادة، والمركبات السياحية بتيازة.
- الحظيرة الوطنية لشنوة (تيازة) والتي تمتد على 500 هكتار.
- منطقة الأندلسيات بوهران وهي أهم قطب سياحي في الغرب الجزائري.

ب. **المناطق الجبلية:** تتميز بوجود سلسلتي الأطلس التلي (منها جبال الونشريس والأطلس البلدي، جبال لالة خديجة وهي أعلى قمة جبلية في الشمال بـ 2308 متر) والأطلس الصحراوي الذي يمتد إلى شمال الصحراء مُشكلا جبالا شاهقة كجبال الأوراس، وما بين هاتين السلسلتين توجد الهضاب العليا التي تنتشر بها أهم المدن الداخلية. وهناك مرتفعات الهقار والطاسيلي و بها أعلى قمة في الجزائر بـ 3003 متر. تُمثل الجبال أهم مصادر السياحة الشتوية قصد ممارسة أنواع مختلفة من الرياضات الشتوية كالترحلق، التسلق والصيد والتي تنتشر خاصة في منطقة الشريعة بالبلدية، تكجدة بالبويرة،...

ت. **المناطق الصحراوية:** تبلغ مساحة الصحراء الجزائرية حوالي 2 مليون كيلومتر مربع، وهي تُمثل أكثر من 83% من مساحة الجزائر، تمتد من جنوب الأطلس الصحراوي إلى غاية الحدود مع الدول الإفريقية، وهي موزعة على أربع محطات كبرى في الجنوب:

- أدرار: الواقعة في الجنوب الغربي للصحراء وتتميز بثقافات مختلفة وقلاع قديمة.
- إيليزي: وتقع بها الحظيرة الوطنية للطاسيلي التي صنفتها منظمة اليونسكو سنة 1982 ضمن التراث العالمي.
- غرداية: وبها وادي ميزاب الذي يتوفر على معالم تاريخية و معمارية تتمثل في مدن بني يزقن، بونورة، وبساتين النخيل، قصر بريان، وقصر القرارة.
- تمنراست: توجد بها الحظيرة الوطنية للهقار التي تعتبر قطب سياحي وطني ودولي بالنظر إلى ما تحتويه من كنوز وشواهد تحمل الكثير من الخصائص الطبيعية الفريدة من نوعها.

ثالثا: الحمامات المعدنية

حددت المؤسسة الوطنية للدراسات السياحية 202 مصدرا مائيا معدنيا يتواجد معظمها شمال البلاد¹ وهي على أربع أنواع:

- مصادر حمامات ذات حرارة منخفضة.
- مصادر حمامات ذات حرارة متوسطة.
- مصادر حمامات ذات حرارة مرتفعة.
- مصادر حمامات ذات فائدة علاجية.

وتتوفر الجزائر في هذا المجال على:

- 7 محطات للمياه المعدنية المهيأة.
- 136 منبعا ذو أهمية محلية.
- 55 مصدرا ذو أهمية جهوية.
- 05 منابع ذات أهمية وطنية.

وتم إنشاء أمام هذه المحطات مراكز صحية ومراكز استحمام وترفيه منها مركز العلاج بمياه البحر بسيدي فرج، حمام قرقور بسطيف، حمام ريغة بعين الدفلى، حمام ملوان بالبليدة، وغيرها...

¹الديوان الوطني للسياحة، الحمامات المعدنية منتج خاص، مجلة الجزائر سياحة، مطبعة الديوان الجزائر، العدد33، بدون سنة نشر، ص 14.

المطلب الثاني: المقومات المادية والبشرية

زيادة على ما تتمتع به الجزائر من مقومات طبيعية، فإنها تمتلك موارد مادية هائلة و رصيذا دينيا، ثقافيا، وتاريخيا كبيرا نوجزها فيمايلي:

أولاً: المقومات البشرية:

توجد بالجزائر مواقع أثرية ومعالم سياحية متنوعة بتنوع المراحل التي مرت بها ومتعددة بتعدد الحضارات المختلفة التي تعاقبت عليها والتي كان من أبرزها الحضارة الرومانية التي عمرت حوالي خمسة قرون، الحضارة الإسلامية و فترة الاحتلال الفرنسي. يُمكن أن نُوجز أهم هذه الآثار التي تشهد على هذه المراحل فيما يلي:

أ. الآثار الرومانية:¹ ومنها

- تيمقاد: و هو مُعسكر تم إنشاؤه من طرف الإمبراطور ترجان سنة 100 م على الحافة الشمالية لجبال الأوراس بباتنة، يضم عدة مسارح ومعابد قديمة للحماية والدفاع.
- تيبازة و شرشال: وهما من المدن الرومانية العتيقة.
- جميلة: تقع بسطيف وهي من أقدم المدن الرومانية.
- قالمة و تبسة.

ب. الآثار الإسلامية: نذكر منها²

- قلعة بني حماد: تقع ببوسعادة (المسيلة) وهي من المدن الإسلامية، تأسست عام 1007م وكانت عاصمة للدولة الحمادية.
- قلعة المنصورة بتلمسان.
- قصر بني ميزاب: أنشأه الإباضيون ويقع بغرداية.
- القصبة: و تقع بالعاصمة.
- المسجد الكبير بتلمسان والذي يعود إلى مؤسس الدولة المرابطية يوسف بن تاشفين.
- المسجد الكبير و جامع كتشاوة اللذين يقعان بالعاصمة.
- مسجد الباشا بوهران، و مسجد صالح باي بعنابة.
- بعض الزوايا: مثل الزاوية التيجانية، الرحمانية و القادرية.

¹Ministère du Tourisme, Sites Algériens Figurent Patrimoine Culturel de Unisco, p21

²وزارة السياحة، الديوان الوطني للسياحة، السياحة الثقافية، دليل سياحي.

ت. الآثار الإستعمارية: وتشهد عليها المواقع الحربية والمعقلات ومراكز التعذيب وعديد البنايات ذات الطابع المعماري الأوروبي.

ثانيا: المقومات المادية: وتتمثل فيمايلي

أ. خدمات النقل:

لقد أدركت الجزائر أهمية وسائل النقل المختلفة في ترقية السياحة وتطورها، ولهذا قامت بمجهودات كبيرة في هذا المجال، والتي تبقى غير كافية بالنظر لشساعة مساحتها، مكنتها من اكتساب:¹

- في مجال النقل البري: تمتلك الجزائر شبكة طرق الأكثر كثافة في إفريقيا تُقدر بـ 180039 كم، منها 29107 كم طرق وطنية، 23888 كم طرق ولائية و 59044 كم طرق بلدية و 68000 كم طرق حضرية. أما شبكة السكك الحديدية فتقدر بـ 4200 كم جزء ضئيل منها فقط مزود بالكهرباء.
- في مجال النقل الجوي: يوجد بالجزائر 35 مطارا موزعة عبر كامل التراب الوطني، منها 12 مطارا ترقى للمعايير الدولية.
- في مجال النقل البحري: يوجد 40 ميناء، منها 11 مُخصصة للصيد والتجارة و المحروقات، و اثنين مُخصصين للمحروقات (سكيكدة و أرزيو).

ب. قدرات الإستقبال:

تزايدت طاقة الإيواء في الجزائر، حيث انتقلت من 76000 سرير سنة 1999 إلى 96497 سرير سنة 2012، وهي موزعة حسب نوعية المنتج وفق الجدول التالي:²

الجدول رقم 15: توزيع طاقة الإيواء في الجزائر حسب نوعية المنتج

المنتج	حزري	صحراوي	شاطئ	مناخي	حراري	المجموع
عدد الأسرة	47508	11548	31238	1108	5095	96497
النسبة المئوية %	49	12	33	1	5	100

المصدر: <http://www.mta.gov.dz/>, Situation du parc hotelier national, pdf

كما تمتلك الجزائر قدرات فندقية مُصنفة حسب الدرجات كما يلي:

¹وزارة الأشغال العمومية.

²<http://www.mta.gov.dz/>, Situation du parc hotelier national, pdf (02 /08 /2013, 21 :17)

3948 سرير بدرجة 5 نجوم، 1533 سرير بدرجة 4 نجوم، 3913 سرير بدرجة 3 نجوم، 2707 سرير بدرجة نجمتين، 6326 سرير بدرجة نجمة واحدة، 65529 سرير غير مصنف، 5861 سرير بدون نجمة، كما توجد هياكل أخرى مُخصصة للفندقة تُقدر طاقتها بـ 6145 سرير وهذا سنة 2012. وهو ما يُوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 16: طاقة الإيواء في الجزائر حسب الدرجات لسنة 2012.

الدرجة	عدد الأسرة
5 نجوم	3948
4 نجوم	1533
3 نجوم	3913
نجمتين	2707
نجمة واحدة	6326
غير مُصنفة	65529
بدون نجمة	5861
مجموعة وحيدة	535
هياكل أخرى مُوجهة للفندقة	6145
المجموع	96497

المصدر: <http://www.mta.gov.dz/>, Situation du parc hotelier national, pdf

تُبين هذه المعطيات أن الفنادق غير المصنفة تحتكر أكثر من 68% من طاقة الإيواء. كما أن 10% فقط من الفنادق تستجيب للمعايير الدولية.¹ وهذا لا يخدم الطلب السياحي خاصة الدولي منه.

المطلب الثالث: أنواع السياحة في الجزائر

نظرا للمقومات الطبيعية التي تزخر بها الجزائر من طبيعة خلابة ومناظر ساحرة تختلف حسب التضاريس والمناخ من منطقة لأخرى، فإن السياحة فيها متنوعة و يُمكن تصنيفها إلى:

أ. السياحة الساحلية:

يبلغ طول الشريط الساحلي الجزائري 1200 كم، لذلك فقد حظي هذا النوع من السياحة باهتمام كبير، حيث تم اختيار مناطق كبرى للتوسع السياحي وهي:

- موريتي، نادي الصنوبر، سيدي فرج، زرادة وتيبازة وهذا غرب مدينة الجزائر.

¹وزارة تهيئة الاقليم، البيئة والسياحة، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، الكتاب الأول، ص 72.

- الأندلسيات في وهران.
- أما في الشرق فنجد بجاية، عنابة، القل، سكيكدة والقالة.

ب. السياحة الصحية والمعدنية:

وتنتشر لدى المرضى وكبار السن، والهدف منها العلاج باستخدام المياه المعدنية والرمال ومن أشهر أماكنها حمام الصالحين ببسكرة، حمام بوحنيقية بمعسكر، حمام قرقور بسطيف وهي مجهزة بمراكز صحية ومرافق ترفيهية.

ت. السياحة الريفية:

تنتشر لدى الجزائريين والهدف منها التجوال والاستجمام و التنزه في الغابات والجبال و الابتعاد عن ضوضاء المدن، وهي تسمح بالتعرف على الصناعات التقليدية المحلية ومختلف النشاطات الفلكلورية.

ث. السياحة الشبابية:

وهي مُنتشرة لدى الشباب الذي يُمثل حوالي ثلاث أرباع سكان الجزائر، وتتمثل غالبا في جولات الترفيه والنشاطات الثقافية والرياضية.

ج. السياحة الصحراوية:

تُشكل الصحراء أكثر من 83 بالمائة من مساحة الجزائر، وهي تتمتع بمناظر رائعة وآثار ونقوش صخرية ما جعلها قطب سياحي بامتياز ووجهة حقيقية للسياح خاصة الأجانب منهم، تشتهر هذه السياحة في مناطق مختلفة نذكر منها بوسعادة بالمسيلة، الزيبان ببسكرة، وادي سوف، غرداية، إيليزي وتمنراست.

المبحث الثاني: مراحل تطور السياسة السياحية في الجزائر

يعود ظهور النشاط السياحي في الجزائر إلى الفترة الاستعمارية، حيث تفتن المستعمر باكرا للقدرات السياحية التي تمتلكها الجزائر. ففي سنة 1897 أسس المستعمر اللجنة الشتوية الجزائرية التي تمكنت بواسطة الدعاية والأشهار من تنظيم قوافل سياحية عديدة من أوروبا نحو الجزائر لاكتشاف مناظرها الطبيعية، وهذا ما دفع المستعمر إلى التفكير في انشاء هياكل قاعدية لتلبية حاجيات السياح الأوربيين و تشكيل نقابات سياحية في كل من مدينتي وهران (سنة 1914) و قسنطينة (سنة 1916)، والتي تمثلت مهامها في التنسيق مع بعضها البعض لتنظيم رحلات سياحية نحو الجزائر.

وفي سنة 1919 تم تشكيل فيدرالية للسياحة ضمت 20 نقابة سياحية المتواجدة آنذاك، استفادت من دعم مالي من طرف الحكومة الفرنسية. ثم في سنة 1929 تم انشاء القرض الفندقي مكلف بمنح القروض للمستثمرين في المجال السياحي من أجل توسيع وتجديد الفنادق. وفي سنة 1931 تم انشاء

الديوان الجزائري للنشاط الاقتصادي والسياحي (OFFALAC) مهمته تنمية السياحة، والذي أصبح يُسمى فيما بعد مركز التنمية السياحية واستمر نشاطه حتى بعد الاستقلال.

إن اهتمام المستعمر بالسياحة في الجزائر مكّن 150 ألف سائح من زيارتها سنة 1950، مما دفعه إلى وضع برنامج موسع خاص بالتجهيزات السياحية في مخطط قسنطينة 1957 والذي يهدف إلى انشاء 17200 غرفة لفنادق حضرية و1130 غرفة في المحطات المعدنية والمناخية.¹

المطلب الأول: السياحة غداة الاستقلال ومخططات التنمية الوطنية

سنتطرق في هذا المطلب إلى حجم الاستثمارات السياحية المُخصصة للقطاع السياحي مقارنة بباقي القطاعات الأخرى خلال مختلف مراحل التنمية التي عرفتها الجزائر منذ الاستقلال وهذا لمعرفة مكانة القطاع السياحي في الجزائر.

أولاً: وضعية السياحة غداة الاستقلال

ورثت الجزائر بعد الاستقلال هياكل سياحية متدهورة وقدرات استقبال محدودة تمثلت في 5922 سريراً نصفها للسياحة الشاطئية و 40 بالمائة منها للسياحة الحضرية.² لم يسمح هذا الوضع لتأخذ السياحة مكانها كقاعدة اقتصادية للتنمية، وقد تميزت الفترة 1966/1962 باحصاء الارث الثقافي والمشاكل السياحية للقطاع بعد الاستقلال، وكذا التعريف بالموارد السياحية وتثمينها.

وبدأ الاهتمام الفعلي للدولة بقطاع السياحة سنة 1966 أين تم تحديد سياسة التنمية السياحية، من خلال إصدار التشريعات الخاصة والتي تمثلت في:³

1. التصديق على ميثاق السياحة لسنة 1966، الذي تضمن آفاق تنمية السياحة في الجزائر المستقلة.
2. إصدار المرسوم رقم 75/66 في أبريل 1966، المتضمن لمناطق التوسع السياحي.
3. إدماج السياحة في مختلف مجالات التنمية الاقتصادية.

وقد شمل ميثاق 1966 على التوجيهات الأساسية للقطاع السياحي والمتمثلة في:

¹كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية- حالة الجزائر، مرجع سابق، ص 120.

²كواش خالد، مقومات ومؤشرات السياحة في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد الأول، 2004، ص 225.

³هدير عبد القادر، واقع السياحة في الجزائر وآفاق تطورها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 2005/2006، ص 149.

1. التوجه نحو السياحة الدولية من أجل جلب العملة الصعبة قصد تمويل خطط الصناعة المتبعة من طرف الدولة في تلك الفترة.
2. العمل على خلق مناصب عمل جديدة من أجل تنشيط وتفعيل النشاط السياحي.
3. إنشاء جهاز خاص بالتكوين السياحي والفندقي قصد تأهيل اليد العاملة.
4. إنشاء هياكل قاعدية للاستقبال بُغية التعريف بالمقومات السياحية للبلاد.
5. تنمية وتطوير المناطق النائية لتحقيق التوازن الجهوي.
6. تحديد نوع الزبائن المرغوب فيهم وبالتالي تحديد نوع وطبيعة المنتجات السياحية الواجب ترقيةها.

ثانيا: السياحة ضمن مخططات التنمية الوطنية (1989/1966)

لقد كانت سياسة الدولة تكمن في اعتماد مخططات للتنمية الوطنية يتم خلالها تحديد البرامج التنموية التي يجب تنفيذها. تمثلت هذه المخططات فيما يلي:¹

أ. المخطط الثلاثي 67-69:

لم تكن السياحة خلال هذه الفترة ضمن اهتمامات الدولة، وذلك بسبب النموذج الاقتصادي المُتبَع آنذاك، وهذا ما بينته قيمة الاستثمارات المخصصة للقطاع مقارنة مع باقي القطاعات، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 17: توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال المخطط الثلاثي (69/67)

القطاعات	المبلغ المخصص (مليون دج)	النسبة المئوية %
الصناعة	5400	48.74
الزراعة	1869	16.87
الهياكل الأساسية	1124	10.14
التربية	912	8.23
السكن	413	3.72
السياحة	282	2.54
التكوين	127	1.14
الضمان الاجتماعي	295	2.66
الإدارة	441	3.98
متفرقات	215	1.94
المجموع	11078	100

المصدر: كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2004/2003، ص 139.

¹ هدير عبد القادر، واقع السياحة في الجزائر وآفاق تطورها، مرجع سابق، ص 149.

تُلاحظ من خلال هذا الجدول أن الدولة أعطت الأولوية للقطاع الصناعي الذي خصصت له مبلغ 5400 مليون دج، أي ما يُعادل 48.47% من مجموع الاستثمارات، بينما لم يتم رصد سوى مبلغ 285 مليون دج للسياحة، أي ما نسبته 2.54% من مجموع الاستثمارات مُحتملة بذلك المرتبة ما قبل الأخيرة من حيث المبالغ الاستثمارية المخصصة لها مقارنة مع باقي القطاعات الأخرى. وكان الهدف المُسطر في هذه الفترة هو إنجاز 13081 سرير مُخصص للسياحة الشاطئية، الصحراوية، الحمامات المعدنية والحضرية، غير أنه لم يتم إنجاز منها في نهاية هذا المخطط سوى 2946 سريرا، أي ما نسبته 22.5% فقط من البرنامج المُسطر.

ب. المخطط الرباعي الأول (70-73):

تم خلال هذه المرحلة تخصيص مبلغ 700 مليون دج للقطاع السياحي، أي ما يُعادل 2.5% من إجمالي الاستثمارات. والجدول التالي يوضح توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال هذا المخطط.

الجدول رقم 18: توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال المخطط الرباعي الأول (73/70)

القطاعات	المبلغ المخصص (مليون دج)	النسبة المئوية %
الصناعة	12400	45
الزراعة	4140	15
الهيكل الأساسية	2307	08
السكن	1520	05
التربية	2718	10
السياحة	700	2.5
التكوين	585	02
الضمان الاجتماعي	934	3.5
الإدارة	870	3.2
النقل	800	03
متفرقات	760	3.1
المجموع	27736	100

المصدر: كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية، مرجع سابق، ص 142.

واصلت الدولة في هذه الفترة تهميش قطاع السياحة، واعطاء الأولوية للصناعة، حيث يتبين من الجدول أعلاه أنه تم رصد مبلغ 12400 مليون دج للصناعة، أي ما نسبته 45% من إجمالي

الاستثمارات، بينما القطاع السياحي لم يحظ سوى بمبلغ 700 مليون دج، أي ما يُعادل 2.5% من مجموع الاستثمارات المبرمجة في هذا المخطط، وهذا من أجل تحقيق الأهداف التالية:

- تلبية مُتطلبات السياحة الداخلية والدولية.
- إنهاء المشاريع التي لم تُنجز في المخطط السابق.
- إنجاز ثمانية حمامات معدنية.
- برمجة 35000 سرير.

إلا أنه، في نهاية هذا المخطط، لم يتم إنجاز سوى 34% من المشاريع المُسطرة.

ت. المخطط الرباعي الثاني (74-77):

عملت الدولة خلال هذه المرحلة على متابعة البرامج السياحية غير المنجزة خلال المخططات السابقة، وتسطير برامج جديدة تهدف إلى تحقيق 25000 سرير للوصول إلى طاقة استيعاب تقدر بـ 60000 سرير قبل عام 1989، وهذا برصد مبلغ 1500 مليون دج للقطاع السياحي وهو ما يُوضحه الجدول الموالي.

الجدول رقم 19: توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات خلال المخطط الرباعي الثاني (77/74)

النسبة المئوية %	المبلغ المخصص (مليون دج)	القطاعات
43.5	48000	الصناعة
10.9	12005	الزراعة
4.2	4600	المياه-الري-
1.4	1500	السياحة
0.1	155	الصيد
14	15500	البنية الاقتصادية
9	9947	التربية والتكوين
13.3	14610	الشؤون الاجتماعية
1.3	1399	الإدارة
2.3	2520	دراسات مختلفة
100	110236	المجموع

المصدر: كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية، مرجع سابق، ص 144.

نُلاحظ من خلال هذا الجدول بقاء القطاع السياحي مُهمشا، حيث حُصص له مبلغ 1500 مليون دج، أي ما يُعادل 1.4% من إجمالي الاستثمارات المخصصة في هذا المخطط، مما حال دون اتمام

الأهداف المُسطرة التي لم يُنجز منها سوى 41%. كما أنه يتبين مقارنة من الجداول الثلاثة الأخيرة أن النسبة المخصصة للسياحة انخفضت من 2.5% خلال المخطط الرباعي الأول إلى 1.4% خلال المخطط الرباعي الثاني.

أما في فترة الثمانينيات فقد سطرت الدولة مخططين خماسيين تم خلالهما رسم خريطة سياحية جديدة من أجل إنهاء برامج المخططات السابقة وكذا إحصاء وتطوير قدراتها السياحية. تمثلت أبرز محاور هذه الخريطة في النقاط التالية:

- إقامة مخطط رئيسي للتهيئة السياحية.
- لا مركزية الاستثمارات السياحية.
- تعزيز قدرات الدراسة والإنجاز.
- إعادة الاعتبار لمهنة الفنادق والسياحة.
- ترقية السياسة الوطنية المرتبطة بالتنشيط والترفيه.
- تشجيع السياحة الدولية وترقيتها.
- تعزيز التشريع والتنظيم الذي يهدف إلى حماية الموارد السياحية الطبيعية والتاريخية للبلاد.

أ. المخطط الخماسي الأول (80-84):

تم خلال هذه المرحلة تخصيص مبلغ 3400 مليون دج لإنهاء ما تبقى من المخططات السابقة وكذا تحقيق الأهداف التالية:

- برمجة إنجاز فنادق حضرية.
- توسعة الفنادق الصحراوية.
- توسعة الحمامات المعدنية.
- تهيئة مناطق التوسع السياحي واعتمادها من طرف متعاملين آخرين، كالجماعات المحلية، القطاع الخاص، كأنماط في المشاريع المستقبلية. ونشير هنا أن المقصود بمنطقة التوسع السياحي " هي كل منطقة أو إقليم يتميز بصفات أو خصوصيات طبيعية، ثقافية، بشرية وإبداعية مناسبة، مؤهلة لإقامة أو تنمية منشأة سياحية ويمكن استغلالها في تنمية نمط أو أكثر من السياحة ذات المردودية".¹ و قصد التعريف بالإمكانات السياحية للجزائر فقد تم تحديد هذه المناطق حسب المواصفات التالية:

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 11، الصادرة في 19 فبراير 2003، ص 05.

- طبيعة ودرجة تركز الإمكانات السياحية.
- درجة وتطور المرافق والمنشآت.
- الوضعية المناسبة للشبكات التقنية.
- إمكانات التزويد بالمياه.
- سهولة الوصول إلى هذه المناطق.

وانطلاقا من هذه المواصفات، فقد تم تحديد 174 منطقة توسع سياحي و 202 موقع للحمامات المعدنية تم تقسيمها إلى أربع مناطق على النحو التالي:

- مناطق تتعرض إلى أضرار بيئية يصعب تهيئتها لذلك كان لابد من تركها على حالتها الطبيعية.
- مناطق مؤهلة للاستثمار.
- مناطق قابلة للتطور السياحي العائلي، نظرا لما تتوفر عليه من طاقات الإيواء.
- مناطق مخصصة للسياحة العالمية الراقية، كونها تتوفر على إمكانات تسمح بإنشاء مجموعات سياحية كبيرة.

وقد اعتمد المخطط الرئيسي للتهيئة السياحية على تطوير 10 مناطق ساحلية و 8 منابع للمياه المعدنية، كما أعطيت الأولوية للمناطق السياحية الجنوبية من أجل ترقيتها. كما أعدت المؤسسة الوطنية للدراسات السياحية برنامجا يتكون من 140 منطقة توسع سياحي منها 64 منطقة ذات أولوية لإقامة منشآت بقدرة 24329 سرير و 5000 منصب شغل.

ب. المخطط الخماسي الثاني (85-89):

تميزت هذه المرحلة بارتفاع المستوى المعيشي للسكان مما دفع الدولة إلى الاهتمام والتركيز بتنمية وتطوير السياحة الداخلية وذلك بتخصيص مبلغ 3500 مليون دج بـغية تحقيق أهداف هذا المخطط والتي جاءت على النحو التالي:

- متابعة سياسات التهيئة السياحية.
- تطوير الحمامات المعدنية والمراكز السياحية.
- لا مركزية الاستثمارات وتنويع المتعاملين مثل الجماعات المحلية والقطاع الخاص.
- محاولة التحكم في الطلب السياحي المتنوع.
- برمجة إنجاز مشاريع سياحية جديدة في الولايات الجديدة المُنبتقة عن التقسيم الإداري الجديد لعام 1984.

المطلب الثاني: السياحة في الفترة 1990-2012

عرفت الجزائر خلال هذه الفترة تحولات جذرية في كل الميادين، ما أدى إلى ظهور الإطار القانوني المنظم لتطوير الاستثمار الخاص في القطاع السياحي وكذا الاعتماد نهائيا على مبدأ تحرير الأنشطة السياحية وافتتاحها على السوق الخارجية.

أولا: السياحة في فترة الانتقال إلى اقتصاد السوق (1990-1999)

على الرغم من انفتاح الجزائر على السوق الخارجية إلا أنه لم يسجل قطاع السياحة سوى 6 مشاريع ذات طبيعة سياحية، 3 مشاريع سنة 1994، مشروع واحد فقط سنة 1995، و مشروعان سنة 1996. و تم تسجيل انخفاض عدد السياح في الجزائر من 359895 سائح عام 1990 إلى 18000 سائح فقط عام 1996، كل هذا بسبب الظروف الأمنية الصعبة التي مرت بها البلاد آنذاك. كما كانت لحرب الخليج سنة 1991 انعكاساتها السلبية على النشاط السياحي في البلدان العربية وحتى الأوروبية منها.

ومع نهاية عام 1999 و تحسن الوضع الأمني و ظهور بوادر الاستقرار السياسي في البلاد، بدأ القطاع ينتعش تدريجيا، ليرتفع عدد السياح إلى 755286 سائح سنة 1999 ثم إلى 865984 سائح سنة 2000 أغلبهم من رجال الأعمال الأجانب.

ثانيا: السياسة السياحية في الفترة 2000-2012

مع نهاية عام 1999 و تحسن الوضع الأمني و ظهور بوادر الاستقرار السياسي في البلاد بدأ الاهتمام بقطاع السياحة، حيث تم تخصيص مبلغ 781962 مليون دينار جزائري قصد إنجاز 409 مشروعا سياحيا يدخل في إطار المشاريع الاستثمارية المصرحة للفترة 2002/2011 والتي بلغ عددها 47593 مشروعا، أي أن حصة السياحة في كل من عدد المشاريع ومن التخصيصات المالية لم تتجاوز 0.8 % من الحصة الإجمالية. بينما تم تسجيل 10 مشاريع استثمارية أجنبية مصرحة من أصل 423 مشروعا، أي ما نسبته 2.3 %، أما المبلغ المالي فقد قدر بـ 481304 مليون دينار أي ما نسبته 2.36 % من التخصيصات الاجمالية لهذه الفترة.¹

¹الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار . <http://www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement?id=395>

كما وضعت الدولة المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية SDAT لآفاق 2025 وهو جزء من المخطط الوطني لتهيئة الإقليم SNAT 2025، وإطار استراتيجي مرجعي لسياسة السياحة في الجزائر، الذي من خلاله تقوم الدولة بما يلي:

1. عرض رؤيتها حول تطور السياحة على مستوى آفاق زمنية مختلفة سواء على المدى القصير (2009م)، المدى المتوسط (2015م)، المدى الطويل (2025م) في إطار التنمية المستدامة من أجل جعل الجزائر بلد مستقبلي للسياحة.
2. تحديد وسائل وضعه حيز التنفيذ وتحديد شروط قابلية تجسيده.
3. تقويم الثروة الطبيعية والثقافية والتاريخية للبلاد ووضعها في خدمة السياحة الجزائرية من أجل رفعها إلى صف الوجهات السامية في منطقة الأوربية المتوسطة.

المطلب الثالث: التنظيم الهيكلي والعضوي لقطاع السياحة

عرف التنظيم الإداري لقطاع السياحة منذ الاستقلال تغيرات عديدة، حيث ارتبطت السياحة من 1962 إلى غاية 1964 بوزارة الشباب والرياضة، أين تم إنشاء وزارة مكلفة بالسياحة. وتتواجد حاليا المؤسسات التالية:¹

- أ. وزارة السياحة والصناعات التقليدية: من مهامها ما يلي
 - التعريف بالمنتج السياحي الجزائري وتوجيهه وترقيته.
 - تجسيد سياسة الحكومة في مجال السياحة.
 - إنجاز المخططات التنموية السياحية.

ب. الديوان الوطني للسياحة:

تم إنشاءه عام 1988 بمقتضى المرسوم رقم 214/88 المؤرخ في 31 أكتوبر 1988، كانت مهامه التعريف بالسياسة الوطنية في مجال السياحة وتنفيذها وكذا إعداد سياسة التنمية السياحية والحمامات المعدنية واقتراحها وتنظيم تنفيذها في إطار المخطط الوطني الاقتصادي والاجتماعي وهذا في ظل غياب وزارة خاصة بالقطاع. إلا أنه وبعد إنشاء وزارة السياحة و الصناعات التقليدية عام 1992 تم تعديل مهام الديوان بموجب المرسوم 402/92 الصادر في 31 أكتوبر 1992 حيث أصبحت مهامه تتلخص فيما يلي:

¹وزارة السياحة والصناعات التقليدية.

- اقتراح وتحديد محاور تنمية القطاع السياحي على المدينين المتوسط والطويل.
- إنجاز دراسات عامة تهدف إلى تحديد مناطق التوسع السياحي أو تكليف من يقوم بإنجازها.
- جمع المعلومات و الإحصائيات المتعلقة بالسياحة والقيام بتحليلها وتقييم أداء ونتائج القطاع.
- تنسيق ومتابعة المشاريع الاستثمارية الأجنبية في الجزائر وكذا تدخل المتعهدين الأجانب في القطاع.
- توجيه الاستثمارات العمومية والخاصة في مجال السياحة وتشجيعها بتدابير خاصة في إطار التشريع المعمول به.
- القيام بدراسات وبحوث للسوق السياحية من أجل معرفة توجهاتها سواء داخلية كانت أو خارجية.
- المشاركة في التظاهرات الدولية لأجل الترويج للسياحة، كما يُمثل الجزائر في اجتماعات المنظمات الجهوية، العربية والدولية المتخصصة.
- تحديد المعايير التقنية الخاصة بالتسيير الفندقي والسياحي وضبط قواعد ممارسة المهن السياحية.
- وضع أسس ترتيب المؤسسات الفندقية والسياحية والسهر على تطبيقها.

ت. الوكالة الوطنية للتنمية السياحة:

هي مؤسسة ذات طابع صناعي وتجاري أنشأت بموجب المرسوم رقم 70/98 المؤرخ في 21 فبراير 1998، وُضعت تحت وصاية الوزارة المكلفة بالسياحة ومقرها سيدي فرج ولاية تيارة. تمثلت أهدافها في:

- السهر على حماية مناطق التوسع السياحي والحفاظ عليها.
- شراء الأراضي اللازمة لإنشاء الهياكل السياحية والقيام بدراسات التهيئة الضرورية المخصصة للأنشطة السياحية والفندقية والحمامات المعدنية.
- المساهمة مع المؤسسات المعنية لأجل ترقية الأماكن داخل مناطق التوسع السياحي وحول منابع المياه المعدنية سواء في الجزائر أو خارجها.
- التنسيق مع المؤسسات المعنية على التسيير العقلاني للأماكن والتجهيزات ذات المنفعة المشتركة وتقديم اقتراحات قصد تحسينها وتحديثها وتوسعتها.

ث. المؤسسة الوطنية للدراسات السياحية:

تم إنشائها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 94/98 المؤرخ في ماي 1998 والتي كانت أهدافها:

- القيام بالدراسات الخاصة بتحديد القدرات السياحية وتنميتها.

- إنجاز دراسات التهيئة السياحية والمعدنية.
- متابعة مشاريع التنمية ومراقبتها.
- متابعة المنشآت السياحية، المرافق الفندقية والمياه المعدنية ومعاينتها.
- إنشاء بنك للمعلومات الخاصة بتهيئة السياحة وتنميتها.
- إنجاز جميع الدراسات الخاصة بمجال نشاطها بطلب من السلطات العمومية.

ج. مديريات السياحة:

من أجل تدعيم التنمية السياحية في الجزائر تم إنشاء سنة 1996 مديريات للسياحة والصناعات التقليدية اقتصرت في البداية على 22 ولاية هي: أدرار، الشلف، بجاية، بشار، تمنراست، تلمسان، تيزي وزو، الجزائر العاصمة، جيجل، سكيكدة، عنابة، قسنطينة، مستغانم، وهران، إيليزي، بومرداس، الطارف، الواد، تيبازة، النعامة، عين تموشنت، غرداية، ثم شملت كل ولايات الوطن.

كما تم إنشاء مفتشيات للسياحة والصناعات التقليدية تمثلت مهمتها فيما يلي:

- تنفيذ البرامج والإجراءات الخاصة بترقية وتطوير النشاطات السياحية والمعدنية.
- المشاركة في إعداد مخططات ودراسات التنمية، حماية الموارد السياحية والمعدنية، مراقبة عمليات التهيئة واستغلال مناطق التوسع السياحي والمنابع المعدنية.
- جمع وتحليل ونشر المعلومات و الإحصائيات المتعلقة بالنشاطات السياحية وإعداد ملفات خاصة بالإمكانيات السياحية والمعدنية.

كما اعتمدت السلطات العمومية في ظل الاقتصاد الموجه على عدة أدوات من أجل النهوض بقطاع السياحة تمثلت فيما يلي:¹

أ. الديوان الوطني الجزائري للسياحة:

هو مؤسسة وطنية تضم 37 فرعا تجاريا على المستوى الوطني تم إنشاؤه عام 1962 مكلف بمهمة ذات مصلحة عمومية وممول من الخزينة العمومية، أُسندت له مهام تسيير المرافق السياحية التي ورثتها الجزائر، وكذا ترقية الدراسات السياحية، إنجاز المنشآت السياحية والتنشيط والترفيه. ثم أصبح الديوان سنة 1990 وكيلا للأسفار ومحتكرا في جلب السياح، إلا أنه غير نشاطه إلى بيع التذاكر وتنظيم رحلات سياحية للجزائريين إلى الخارج، وبالتالي حُذفت من مهامه المصلحة العمومية وأُسندت للديوان الوطني للسياحة (ONT) والتي أصبحت مهمته تسويق السياحة وخدمة السائح في الجزائر، تنظيم البرامج

¹كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية، مرجع سابق، ص 126.

وتوفير أقصى الخدمات وتقديم التسهيلات اللازمة للسائح زيادة على مشاركته في المعارض السياحية العالمية قصد ترويج السياحة الجزائرية بالخارج، وحاليا يعمل على الترويج لمناطق مُعينة بالجزائر خاصة الصحراوية منها وذلك بالتعاون مع وكلاء السياحة بأوروبا.

ب. النادي السياحي الجزائري:

أنشئ عام 1963 ووُضع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالسياحة سنة 1971 ومهمته تنمية النشاطات السياحية. ثم أصبح النادي سنة 1980 متعاملا حقيقيا في مجال السياحة والجهة الوحيدة المعتمدة لأجل تصدير السوق السياحية الدولية، كما يُساعد السياح في مجال السيارات، وهو الوكيل المعتمد لتنظيم رحلات الحج. يضم النادي 42 وكالة موزعة على أرجاء الوطن.

اتخذ النادي سنة 1995 طابعا جديدا وذلك بتكوينه لمجموعة من الشركات العربية، تمثلت في شركة السياحة وأسفار الجزائر، و شركة الخدمات الدولية للسياحة. يتكون رأس مال النادي من مساهمة عماله وإطاراته بموجب اتفاقية جماعية هدفها تقديم نشاطات خدمية جماعية للمواطنين إضافة إلى النشاطات التجارية والتي تمثلت في:

- تنظيم وإقامة رحلات داخل الجزائر.
- تنظيم رحلات ثقافية سياحية خارج الوطن.
- تنظيم رحلات الحج والعمرة.
- إصدار تذاكر السفر الجوية والبحرية.
- إصدار الرخص الدولية للسياسة.

ت. وكالات السياحة والأسفار:

تلعب هذه الوكالات دورا كبيرا في مجال الحصول على التمويلات والخبرات الأجنبية في قطاع السياحة، تحسين مستوى الخدمات، خلق مناصب عمل وروح المنافسة بين الوكالات المحلية والأجنبية. لأجل هذا تمت مراجعة النصوص التنظيمية والقانونية المنظمة لنشاط هذه الوكالات، حيث صدر القانون رقم 06/99 المؤرخ في 04 أفريل 1999 والذي حدد نشاطات الوكالات السياحية والأسفار فيما يلي:

- تنظيم وتسويق أسفار ورحلات سياحية فردية وجماعية.
- تنظيم زيارات رُفقة مرشدين داخل المدن والمواقع والآثار ذات الطابع السياحي والثقافي والتاريخي.
- تنظيم نشاطات الصيد البحري والتظاهرات الفنية والثقافية والرياضية والمؤتمرات والملتقيات المكملة لنشاط الوكالة.
- وضع مترجمين ومرشدين سياحيين تحت تصرف السياح.

- بيع كل أنواع تذاكر السفر حسب الشروط والتنظيم المعمول به لدى مؤسسات النقل.
- القيام بإجراءات التأمين، لفائدة الزبائن، من الأخطار التي تمس نشاطاتهم السياحية.
- تمثيل وكالات السفر المحلية والأجنبية قصد تقديم مختلف الخدمات باسمها.
- كراء سيارات ونقل الأمتعة وكراء البيوت المنقولة وغيرها من لوازم التخيم.

ث. الجمعيات السياحية: نذكر من أهمها¹

- الفدرالية الوطنية لدواوين السياحة.
- الفيدرالية الوطنية لجمعيات وكلاء السياحة والسفر.
- الجمعية الوطنية لأجل ترقية السياحة.
- الجمعية الوطنية للدفاع والتعبير عن السياحة.
- اتحادية عملاء السياحة.
- الاتحاد الوطني لوكلاء السياحة.
- الفيدرالية الوطنية للفنادق والمطاعم.

ج. الدواوين المحلية للسياحة:

يوجد على المستوى الوطني 51 ديوانا محليا للسياحة، وتتمثل مهمتها حسب المرسوم 85-15 الصادر في 26 جانفي 1985 فيما يلي:

- إعلام السياح وتنظيم الرحلات السياحية.
- عرض خدمات المرشدين المحليين.
- المساهمة في حماية وحفظ المواقع السياحية، الطبيعية والتاريخية.
- المشاركة في إحياء الأعياد المحلية.
- التنسيق والتبادل مع الدواوين المحلية الوطنية والأجنبية.

ح. مؤسسات التكوين:

توجد على المستوى الوطني ثلاث مؤسسات مختصة في التكوين السياحي نُبرزها في الجدول

التالي:

¹ عيسى مرارقة، محمد شريف خشخاش، الملتقى الدولي حول اقتصاديات السياحة، مداخلة بعنوان "التنمية السياحية المستدامة في الجزائر"، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2010، ص 14.

جدول رقم 20: مؤسسات التكوين السياحي في الجزائر

المؤسسة	المستوى وفروع التكوين
المعهد الوطني للفندقة والسياحة، بوسعادة	تقني سامي في الفندقة والسياحة
المعهد الوطني للفندقة والسياحة، تيزي وزو	تقني سامي في الفندقة والسياحة.
المدرسة الوطنية العليا للسياحة، الأوراسي، الجزائر العاصمة	ليسانس في التسيير الفندقي والسياحي.

المصدر: وزارة السياحة والصناعات التقليدية.

تُقدر طاقة استيعاب هذه المؤسسات التكوينية بـ 800 مقعدا بيداغوجيا، كونت لحد الآن أزيد من تسعة آلاف طالب. كما يُنتظر إنجاز مدرسة وطنية عليا جديدة بتهيئة بطاقة استيعاب تُقدر بحوالي 1200 مقعد بيداغوجي، وأخرى في عين تيموشنت بـ 400 مقعد بيداغوجي، وهذا قصد تلبية الطلب المتزايد وكذا تحقيق الأهداف المُسطرة بُغية النهوض بقطاع السياحة.

المبحث الثالث: مؤشرات السياحة في الجزائر وأثرها على الاقتصاد الوطني

تتمتع الجزائر بمقومات طبيعية وحضارية تؤهلها لأن تكون دولة سياحية منافسة، غير أن محاولات الدولة للنهوض بالقطاع السياحي تبقى ضعيفة وهذا ما تعكسه المؤشرات السياحية.

المطلب الأول: مؤشرات السياحة في الجزائر

سنتناول مؤشرات السياحة في الجزائر من خلال التطرق إلى طاقات الايواء، التدفقات البشرية، عدد الليالي السياحية، والإيرادات السياحية.

أولا: طاقات الإيواء

عرفت طاقات الإيواء التي تتوفر عليها الجزائر تزايدا ملحوظا في العشرية الأخيرة، حيث ارتفع عدد الفنادق من 800 فندق سنة 1999 إلى 1184 فندق سنة 2011، والجدول التالي يُبين ذلك.

جدول رقم 21: تطور عدد الفنادق في الجزائر حسب الدرجة خلال الفترة 1999-2011

المجموع	5	4	3	2	1	بدون درجة	
800	12	25	96	66	49	552	1999
827	12	34	110	93	71	507	2000
981	13	30	79	72	62	725	2002
1057	13	22	67	62	42	851	2004
1105	13	23	76	69	57	867	2005
1134	13	54	145	155	97	670	2006
1140	13	54	145	157	97	674	2007
1147	13	53	142	160	99	680	2008
1151	13	57	152	148	101	680	2009
1152	13	39	77	72	58	893	2010
1184	13	64	60	74	58	915	2011

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على وزارة السياحة والصناعات التقليدية، www.mta.gov.dz, Statistiques

نُلاحظ من الجدول أن عدد الفنادق تزايد بنسبة 48% خلال هذه الفترة، غير أن هذه الزيادة خصت وبشكل كبير الفنادق غير المصنفة التي كانت تُمثل نسبة 69% من إجمالي عدد الفنادق سنة 1999 وأصبحت تُمثل نسبة 77% سنة 2011. كما واكبت الزيادة في عدد الفنادق ارتفاعا في عدد الأسرة في نفس الفترة، وهو ما يُوضحه الجدول الموالي.

الجدول رقم 22: تطور عدد الأسرة في الجزائر حسب الدرجة خلال الفترة 2011/1999

5	4	3	2	1	دون درجة	
5785	5093	25406	7284	2541	29891	1999
6200	5100	30330	5190	3222	27100	2000
5409	3975	17100	3338	2033	43703	2002
4590	3383	14857	3757	2315	51474	2004
4590	3383	14807	5800	2315	53000	2005
5455	3743	11225	5843	2378	56225	2006
5455	3743	11225	5843	2378	56356	2007
5455	3743	11601	5843	2378	56856	2008
5455	3950	11700	6044	2378	56856	2009
4948	3560	13090	8070	3804	58905	2010
4948	3750	13180	8070	3804	58985	2011

المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على

وزارة السياحة والصناعات التقليدية، www.mta.gov.dz Statistiques
WTTC, Economic Impact 2013, Algeria

نلاحظ من الجدول أن عدد الأسرة تزايد بشكل ملحوظ خلال الفترة 2011/1999، حيث انتقل عددها من 76000 سريرا سنة 1999 إلى 92737 سريرا سنة 2011. غير أن هذه الزيادة تبقى هي الأخرى مركزة في الأسرة غير المصنفة التي كانت تمثل حوالي 50% من إجمالي عدد الأسرة، وأصبحت تمثل نسبة 64% سنة 2011.

ونشير هنا أنه رغم هذا التطور الحاصل في العدد الإجمالي للأسرة إلا أنه يبقى ضعيفا مقارنة بكل من تونس و المغرب التي بلغ بها عدد الأسرة على التوالي 241528 و 194000 سريرا سنة 2012.

ثانيا: التدفقات السياحية

عرفت النشاطات السياحية في الجزائر تطورا معتبرا بداية من سنة 1999، وذلك بعد الاستقرار السياسي والأمني الذي عرفته البلاد، حيث شهد عدد السياح الوافدين إلى الجزائر تزايدا ملحوظا وانتقل عددهم من 748536 سنة 1999 إلى 2634056 سائحا سنة 2012، أي بنسبة 40%. كما أن عدد السياح الأجانب ارتفع من 140861 إلى 981955 سائحا خلال نفس الفترة، أي بزيادة قدرها حوالي 17%، غير أن الأرقام المسجلة تُبرز أن نسبة هامة من الزيادة في العدد الإجمالي للسياح الوافدين إلى الجزائر خصت الجزائريين المقيمين بالخارج الذين يمثلون 63% من مجموع السياح الوافدين إلى الجزائر سنة 2012. وهذا ما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم 23: تطور توافد السياح إلى الجزائر خلال الفترة 1999-2012

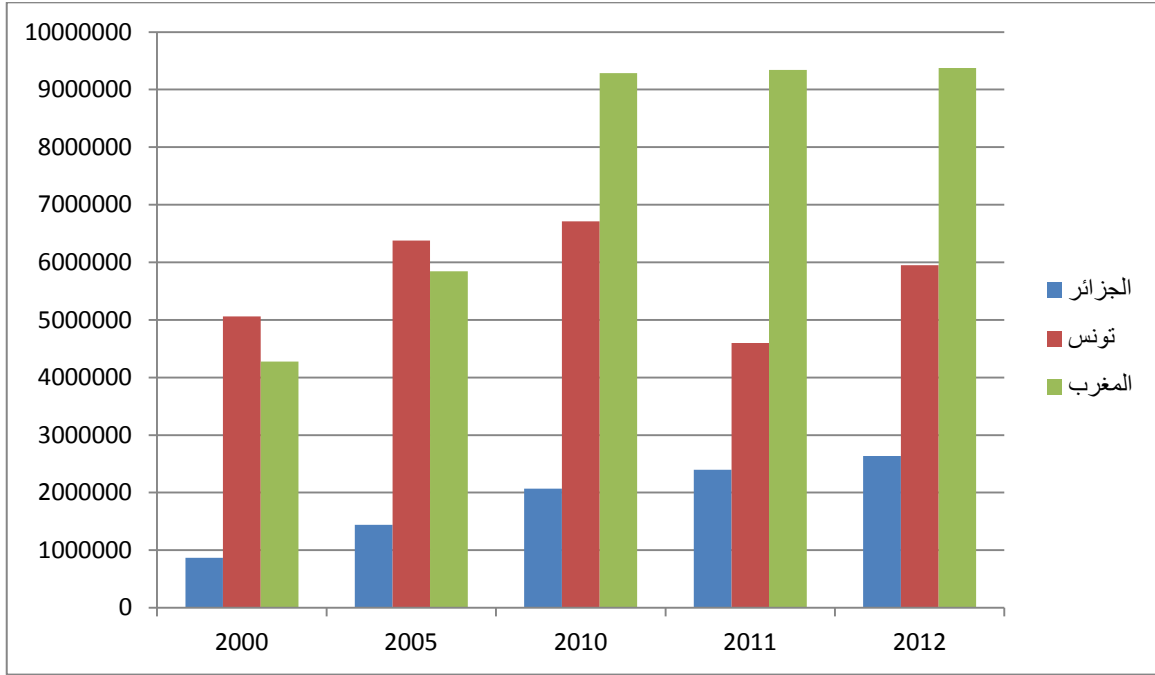
السنة	الأجانب	المقيمون بالخارج	المجموع	التغير %
1999	140861	607675	748536	—
2000	175538	690446	865984	15.6
2001	196229	705187	901416	4.0
2002	251145	736915	988060	9.6
2003	304914	861373	1166287	18.0
2004	368562	865157	1233719	5.7
2005	441206	1001884	1443090	16.9
2006	478358	1159224	1637582	13.4
2007	511188	1231896	1743084	6.4
2008	556697	1215052	1771749	1.6
2009	655810	1255696	1911506	7.8
2010	654987	1415509	2070496	8.3
2011	901642	1493245	2394887	15.6
2012	981955	1652101	2634056	9.9

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

الديوان الوطني للإحصائيات، (40: 18 /08/2013)، www.ons.dz/-Tourisme-.html

ورغم تزايد عدد السياح الوافدين إلى الجزائر خلال هذه الفترة، إلا أنه بقي ضعيفا طيلة هذه الفترة مقارنة مع الجارتين تونس و المغرب، إذ بلغ عدد السياح الوافدين إلى تونس قرابة 6 ملايين سائحا سنة 2012 و تجاوز 9 ملايين سائحا بالمغرب، بينما سجلت الجزائر 2.6 مليون سائح فقط خلال نفس السنة. وهذا ما يوضحه الشكل الموالي:

الشكل رقم 3: تطور عدد السياح في كل من الجزائر، تونس والمغرب خلال الفترة 2000/2012



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على الجداول رقم 8، 12 و 23.

ثالثا: عدد الليالي السياحية

إن تزايد عدد السائحين الذي عرفته الجزائر في الفترة 2012/2007 أدى إلى تزايد في عدد الليالي التي قضاها السياح في هذه الفترة، وهو ما توضحه الأرقام التالية:

الجدول رقم 24: عدد الليالي التي يقضيها السياح في الجزائر خلال الفترة 2007-2012

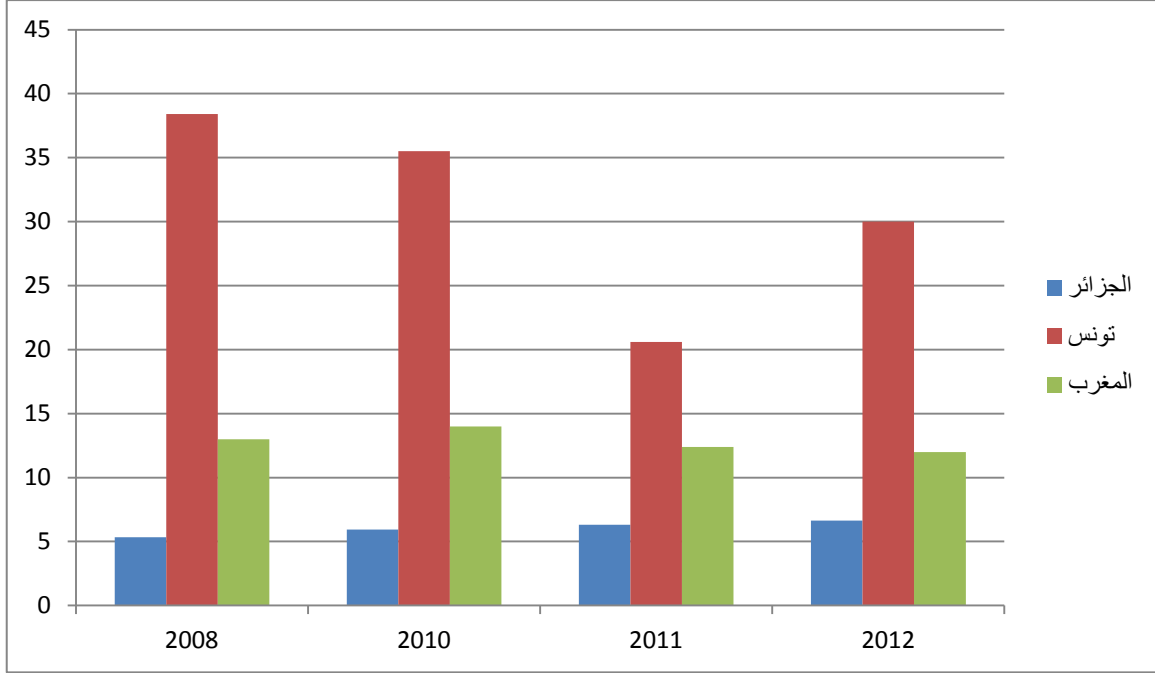
السنوات	المقيمون	غير المقيمين	المجموع	التغير %
2007	4546085	573855	5119940	—
2008	4750796	595747	5346543	4.4
2009	4971372	674456	5645828	5.6
2010	5185231	754103	5939334	5.2
2011	5484105	845367	6329472	6.5
2012	—	—	6640181	4.9

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على www.mta.gov.dz , Nuitées hotelières, pdf

يُوضح الجدول أن عدد الليالي السياحية عرف تزايدا خلال الفترة 2012/2007 بمعدل نمو حوالي 5.3%، حيث انتقل من 5.1 مليون ليلة سنة 2007 إلى 6.6 مليون ليلة سنة 2012، غير أن هذه الزيادة مسّت وبشكل كبير الليالي السياحية للسياح المقيمين، حيث انتقل عدد الليالي التي يقضونها من 4546085 ليلة (ما يُعادل 88.8% من إجمالي الليالي) سنة 2007 إلى 5484105 ليلة (ما

يُعادل 86.6% من اجمالي الليالي) سنة 2012. زيادة على ذلك، يبقى عدد هذه الليالي السياحية بعيدا عن ما هو مُسجل لدى الجارتين تونس والمغرب، وهو ما يُبيئه الشكل الموالي:

الشكل رقم 4: عدد الليالي التي يقضيها السياح في كل من الجزائر، تونس والمغرب خلال الفترة 2012/2008



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على الجداول رقم 9، 13 و 24.

رابعاً: الإيرادات السياحية

لقد أدى تزايد عدد السائحين إلى الجزائر خلال الفترة 2012/1999 إلى تزايد الإيرادات النقدية التي انتقلت من 102 مليون دولار أمريكي سنة 2000 لتصل 430 مليون دولار أمريكي سنة 2012، وهذا ما يُبينه الجدول الموالي:

الجدول رقم 25: تطور الإيرادات السياحية في الجزائر خلال الفترة 2000-2012

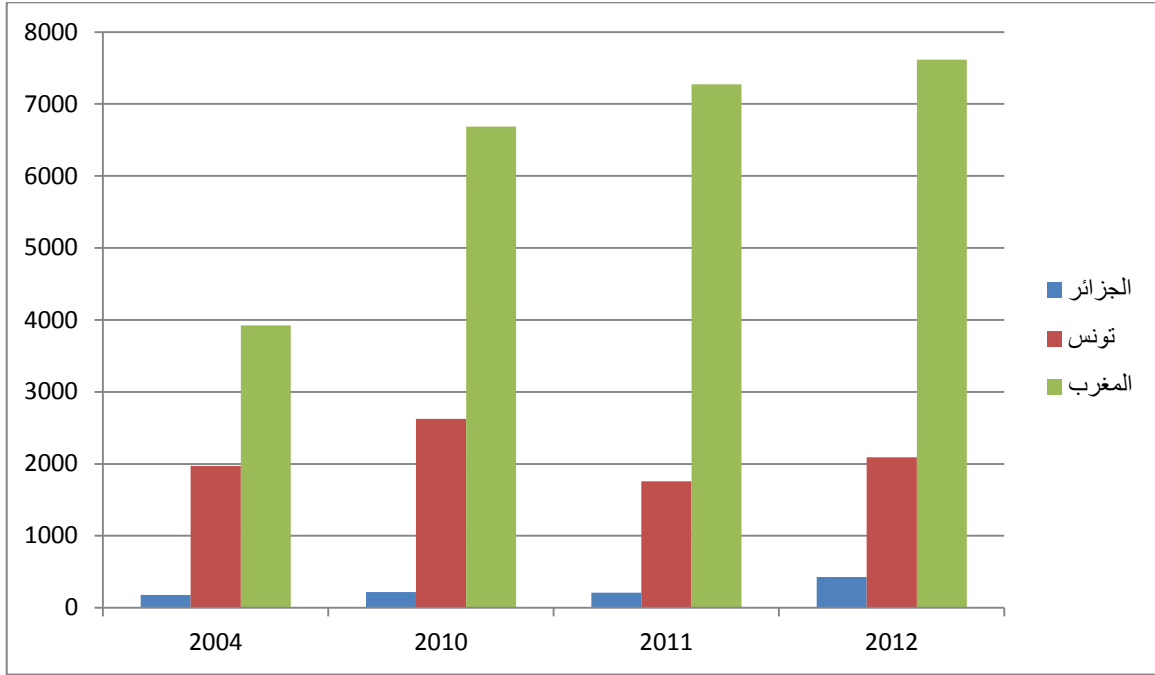
السنوات	الإيرادات (مليون دولار أمريكي)	التغير %
2000	102	—
2001	106.3	3.9
2002	133	25.1
2003	112	8.2-
2004	178	58.9
2005	184.3	3.5
2006	215.2	16.7
2007	219	1.7
2008	324.5	48.1
2009	266.4	18-
2010	219.1	17.7-
2011	208.3	4.9-
2012	430	106.4

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على WTTTC, Economic Impact 2013, Algeria.

نلاحظ أن الإيرادات السياحية في الجزائر عرفت تزايدا ملحوظا من 2004 إلى 2008، حيث بلغت 324.5 مليون دولار أمريكي سنة 2008، أي بنسبة نمو حوالي 48%، ثم تراجعت خلال الفترة 2009/2011 بسبب الأزمة المالية العالمية وكذا تداعيات ما يُسمى بالربيع العربي. إلا أنها تداركت ذلك وبلغت ذروتها سنة 2012، حيث سجلت 430 مليون دولار أمريكي، أي بزيادة تجاوزت 106%.

ورغم هذا تبقى الإيرادات السياحية في الجزائر ضعيفة جدا إذا ما قُورنت مع كل من تونس والمغرب، وهذا ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم 5: تطور الإيرادات السياحية في كل من الجزائر، تونس والمغرب



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على الجداول رقم 10، 14 و 25.

المطلب الثاني: أثر السياحة على الاقتصاد الوطني

إن أثر السياحة على الاقتصاد يظهر من خلال تطور مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الاجمالي ومدى مساهمته في توفير مناصب الشغل.

أولاً: التدفقات النقدية

لقد بقيت مساهمة قطاع السياحة في الناتج المحلي الاجمالي للجزائر خلال الفترة 2012/1999 متواضعة جدا، حيث تراوحت بين 1% و 2.4% طيلة هذه الفترة، وهو ما يُبرزه الجدول الموالي:

الجدول رقم 26: تطور مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي للجزائر خلال الفترة 1999-2012

السنوات	مساهمة السياحة %	نسبة التغير %
1999	1.8	—
2000	1.4	-22.2
2001	1.6	14.2
2002	1.6	00.0
2003	1.7	06.2
2004	1.8	05.8
2005	1.7	-05.5
2006	1.02	-40.0
2007	1.7	40.0
2008	2.05	20.5
2009	2.3	12.2
2010	2.3	00.0
2011	2.3	00.0
2012	2.4	04.3

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

www.ons.dz/IMG/pdf/Tour07-11.pdf
www.ons.dz/IMG/pdf/file_Tourisme.pdf

نُلاحظ من خلال الجدول أن مساهمة قطاع السياحة في الناتج المحلي الإجمالي للجزائر عرفت تذبذبا في الفترة 1999/2006، ثم تزايدت بشكل ملحوظ ابتداء من سنة 2007 إلى 2012، حيث انتقلت من 1.7% إلى 2.4%. بينما نجد أن مساهمة السياحة التونسية في ناتجها المحلي الإجمالي تراوحت بين 7.5% و 9.5% طيلة الفترة 2002/2010، كما أنها بلغت 6.6% في عز أزمته السياسية سنة 2011. ونفس الأمر بالنسبة للمغرب، حيث تراوحت نسبة مساهمة السياحة في ناتجها المحلي الإجمالي بين ما يُقارب 8% و 10.5% خلال نفس الفترة، ووصلت حوالي 9% سنة 2012.

ثانيا: التشغيل في القطاع السياحي

شهد عدد العمال في القطاع السياحي تطورا كبيرا خلال الفترة 2003/2012، حيث انتقل من 103000 عاملا سنة 2003 ليصل إلى 420000 عاملا سنة 2012. وهذا ما يُوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 27: تطور عمال القطاع السياحي في الجزائر خلال الفترة 2003-2012

السنوات	العدد	نسبة التغير %
2003	103000	—
2004	165000	60.2
2005	172000	04.2
2006	193900	12.7
2007	204400	05.4
2008	320000	56.5
2009	370000	15.6
2010	396000	07.0
2011	396000	00.0
2012	420000	06.0

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على (10/09/2013, 21 :25) www.mta.gov.dz/site_relook/fr/ChiffreCle.php

نُلاحظ من الجدول أن عدد العمال في القطاع السياحي عرف تزايدا مُعتبراً خلال الفترة 2012/2003، إذ بلغ معدل التزايد في هذه الفترة حوالي 19%، ورغم هذا فإن القطاع لم يُساهم سوى بحوالي 3.4% من إجمالي العمالة لسنة 2012. غير أن الأمر مختلف في المغرب وتونس، حيث بلغت مساهمة القطاع السياحي في كل من العمالة المغربية والتونسية حوالي 8% و 7.5% على التوالي وهذا طيلة نفس الفترة (باستثناء سنتي 2011 و 2012 بالنسبة لتونس، حيث انخفضت إلى حدود 6% بسبب الأوضاع الاستثنائية التي مرت بها).

المبحث الرابع: معوقات وآفاق التنمية السياحية في الجزائر

رغم أن الجزائر تمتلك مقومات سياحية هائلة، إلا أن هناك مشاكل ومعوقات تحول دون تحقيق الأهداف المُسطرة لتنمية قطاع السياحة. وقصد تجاوز ذلك قامت الجزائر برفع تحديات كبيرة ووضع مخطط توجيهي للتنمية السياحية لآفاق 2025.

المطلب الأول: معوقات التنمية السياحية في الجزائر

يُعاني قطاع السياحة في الجزائر من مشاكل عديدة أدت إلى تأخره وعدم أخذه مكانته المناسبة سواء على المستوى المحلي أو الدولي. نذكر من هذه المعوقات ما يلي:¹

أ. التأخر الاقتصادي والتكنولوجي والذي أثر سلبا على القطاع، لأن السائح يختار وجهته السياحية التي تتوفر على أسباب الراحة والترفيه من مواصلات وشبكة اتصالات متطورة ومصارف وبنوك،...

ب. غلاء أسعار النقل الجوي بالنسبة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية وضعف خدماتها مقارنة مع شركات النقل الأجنبي.

ت. نقص التكوين والتأطير في مجال السياحة والفندقة وعدم اعتبار النشاط السياحي كنشاط اقتصادي منتج، زيادة إلى ضعف الإعلام والإشهار السياحيين سواء على المستوى المحلي أو الدولي.

ث. غياب الثقافة السياحية لدى أفراد المجتمع ونظرتهم السلبية للسائح الأجنبي.

ج. تصرفات مُستخدمي المؤسسات السياحية التي لا ترقى إلى المستوى المطلوب وذلك بسبب قلة تكوينهم.

ح. ضعف البنية التحتية في مناطق الجنوب الذي يُعد موردا سياحيا هاما، وضعف هياكل الإستقبال التي قُدرت بـ 96497 سرير سنة 2012، بينما وصلت 194025 سريرا سنة 2012 في المغرب (الجدول رقم 11)، و 241528 سريرا سنة 2010 في تونس (الجدول رقم 7).

خ. ارتفاع أسعار المنتجات السياحية بالنسبة للسياح المقيمين وذلك مقارنة بنوعيتها.

د. مشكل العقار السياحي وصعوبة الحصول عليه، وغياب تحفيزات خاصة للمستثمرين في قطاع السياحة.

ذ. تدهور التراث الطبيعي والثقافي بسبب العوامل الطبيعية أو بفعل الإنسان وغياب سياسة تهدف إلى الحفاظ على هذه الموارد السياحية الهامة.

ر. تدهور حالة الشواطئ الجزائرية خاصة بفعل النفايات والتلوث والاستغلال الفوضوي لرمالها، وكذا الاكتظاظ البشري الذي يُميزها خاصة في شهري جويلية و أوت.

ز. المداخل الهائلة لقطاع المحروقات، ما أدى إلى إهمال قطاع السياحة، واعتباره سلعة كمالية.

¹ مسكين عبد الحفيظ، دور التسويق في تطوير النشاط السياحي في الجزائر - حالة الديوان الوطني للسياحة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010، ص 110.

س. انتشار بعض الظواهر الاجتماعية السيئة مثل السرقة والعنف، وعدم شعور الأفراد بالأمان على أنفسهم وعلى ممتلكاتهم.

المطلب الثاني: آفاق التنمية السياحية في الجزائر

من أجل النهوض بالقطاع السياحي في الجزائر وضعت الدولة "المخطط التوجيهي للتنمية السياحية آفاق 2025"، وهو مخطط يُوضح نظرة الدولة للتنمية السياحية الوطنية للمدى القصير (2009)، المدى المتوسط (2015)، المدى الطويل (2025).

أولاً: المخطط التوجيهي للتنمية السياحية آفاق 2025

المخطط التوجيهي للتنمية السياحية (SDAT) لآفاق 2025 هو جزء من المخطط الوطني لتنمية الإقليم 2025 (SNAT)، ويمثل هذا المخطط الإطار الاستراتيجي المرجعي لتطبيق السياسة السياحية في الجزائر والذي من خلاله تعلن الدولة عن مشروعها السياحي لآفاق 2025 و ذلك بنظرتها للتنمية السياحية الوطنية للمدى القصير (2009م)، المدى المتوسط (2015م)، و المدى الطويل (2025م) في إطار التنمية المستدامة.

أ. الأهداف المادية والنقدية 2025

يُوضح المخطط التوجيهي للتنمية السياحية 2025، تعريف الأهداف المادية وصيغة الميزانية المطلوبة لبلوغ ذلك (عدد الأسرة، عدد السياح، المداخل، العمال الواجب تكوينهم). وبصيغة أخرى يتعلق الأمر بتحديد خطة الأعمال للمخطط التوجيهي للتنمية السياحية.

يرمي هذا المخطط أيضا إلى ضمان الانطلاق السريع للسياحة الجزائرية، إذ يركز المخطط التوجيهي على "مخطط الأعمال" بأهداف مادية ونقدية.

يُحدد هذا المخطط الأهداف المادية ويرتكز على أهداف نقدية للمرحلة الأولى 2008-2015، فخطة الأعمال ترمي إلى تلبية الطلب الدولي والطلب الوطني الذي سيزيد عن 11 مليون سائح في آفاق 2025. والجدول التالي يوضح مخطط الأعمال بالأرقام لآفاق 2015.

الجدول رقم 28: خطة الأعمال بالأرقام آفاق 2015.

السنة	2007	2015
عدد السياح	1.7 مليون	2.5 مليون
عدد الأسرة	84869 يعاد تأهيلها	75000 سرير فخم
المساهمة في الناتج المحلي الخام	1.7%	3%
إيرادات (مليون دولار)	250	1500 إلى 2000
مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة	200000	400000
تكوين مقاعد بيداغوجية	51200	91600

المصدر: وزارة تهيئة الإقليم، البيئة والسياحة، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، الكتاب 2.

أما المشاريع ذات الأولوية للمرحلة الأولى 2008-2015 فقد تم تحديدها في إطار المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية 2025 ويمكن تقسيمها كمايلي:

- فنادق السلسلة يصل عدد الأسرة بها إلى 29386 سرير.
- أكثر من 20 قرية سياحية متميزة (VTE) بالإضافة إلى تخصيص الأراضي اللازمة للتوسع السياحي من أجل تلبية الطلب الوطني والعالمي.
- الحظائر البيئية والسياحية (حديقة دنيا بعنابة، حديقة دنيا بقسنطينة، حديقة دنيا بالجزائر العاصمة، حديقة دنيا بوهران، حدائق الواحات).
- مراكز العلاج (حمام قرقور، حمام ملوان، الشريعة).
- انطلاق 80 مشروع سياحي في ستة أقطاب سياحية للإمّياز.

ب. الحركيات الخمس لتفعيل السياحة الجزائرية

تُشكل الحركيات الخمس الطريق لانعاش سريع ومستدام للسياحة مدعومة بعودة الجزائر إلى الساحة الدولية وموقعها الاستراتيجي وتمثلت هذه الحركيات فيمايلي:¹

- مخطط وجهة الجزائر لزيادة التنافسية والجذب السياحي.
- تطوير الأقطاب السياحية والقرى السياحية المتميزة عن طريق عقلنة الاستثمار.
- نشر مخطط النوعية السياحية.
- مخطط الشراكة العمومية الخاصة.

¹وزارة تهيئة الإقليم، البيئة والسياحة، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، الكتاب 2، جانفي 2008، ص ص 21-22.

- مخطط تمويل السياحة.

وهذا يدعو إلى إعادة الاعتبار للمكان والدور الذي يتعين على السياحة أن تؤديه ضمن آفاق التحكم في الرهانات التي تقوم عليها أية سياسة للتنمية المستدامة، وقد انطلقت برامج العمل السياحية ذات الأولوية ابتداء من سنة 2008، وذلك عن طريق اطلاق الأقطاب السياحية الأولى للامتياز المدرجة كمشاريع ذات أولوية وكدوافع للانطلاق السياحي مدعومة بمخطط تسويق واتصال، مخطط النوعية، الشراكة العمومية والخاصة، والمرافقة المالية.

أ. مخطط وجهة الجزائر: يتعلق الأمر ببناء صورة جذابة لوجهة الجزائر، قصد رفع مستوى الاستقطاب والقدرة على المنافسة.

ب. الأقطاب السياحية للامتياز: القطب السياحي للامتياز هو تركيبة من القرى السياحية في رقعة جغرافية معينة مزود بمرافق الإقامة، التسلية، الأنشطة السياحية، يستجيب لطلب السوق ويتمتع بالاستقلالية الكافية، ذلك أنه لا يمكن تطوير السياحة وفق نمط واحد وعلى كافة التراب الوطني. وقد حدد المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية سبعة أقطاب سياحية للامتياز هي:

- القطب السياحي للامتياز شمال-شرق (POT.N.E) عنابة، الطارف، سكيكدة، قالمة، سوق أهراس، تبسة...
- القطب السياحي للامتياز شمال-وسط (POT.N.C) الجزائر، تيبازة، بومرداس، البليدة، الشلف، عين الدفلى، المدينة، البويرة، تيزي وزو، بجاية...
- القطب السياحي للامتياز شمال-غرب (POT.N.O) مستغانم، وهران، عين تيموشنت، تلمسان، معسكر، سيدي بلعباس وغليزان.
- القطب السياحي للامتياز جنوب-شرق (POT.S.E) الواحات" غرداية، بسكرة، الواد، المنيعه...
- القطب السياحي للامتياز جنوب-غرب (POT.S.O) توات، القرارة، طرق القصور بأدرار، تميمون، بشار.
- القطب السياحي للامتياز الجنوب الكبير (POT.GS) طاسيلي ناجر، إليزي، جانت.
- القطب السياحي للامتياز الجنوب الكبير الهقار وتمنراست.

ت. مخطط نوعية السياحة: لقد أصبحت النوعية مطلباً ضرورياً في الدول السياحية الكبيرة، بل أنها الفلسفة التي جعلت مخطط السياحة يرمي إلى تطوير نوعية العرض السياحي الوطني، فهو

يرتكز على التكوين والتعليم كما يدرج تكنولوجيات الإعلام والاتصال في تناسق مع تطور المنتج السياحي في العالم ويهدف إلى:

- تحسين النوعية وتطوير العرض السياحي،
- منح رؤية جديدة للمحترفين،
- حث المتعاملين في السياحة على العمل بإجراءات النوعية،
- نشر صورة الجزائر وترقيتها كوجهة نوعية،
- اعتلاء موقع ممتاز بين الوجهات السياحية العالمية.

ويعتمد مخطط النوعية السياحية في تنفيذه على الفاعلين والمتعاملين المركزيين والمحليين في السياحة على مختلف المستويات:

- الإطارات الفندقية.
- أصحاب المطاعم .
- وكالات السياحة والسفر .
- الغرف السياحية المحلية الرئيسية.

أما إجراءات تنفيذ المخطط فهي تأتي من خلال الإعلان عن الأهداف ومسعى مخطط نوعية السياحة وتحديد التزاماته، ويتم تقييم التزامات المحترفين على مستوى:

- الإعلام والاتصال،
- الإستقبال الشخصي،
- كفاءة العمال،
- النظافة والصيانة،
- تقويم أو تثمين المورد المحلي،
- مراقبة الأماكن والمواقع.

وقصد الاستجابة للهدف المادي والنقدي في مخطط الأعمال 2025، أصبح تكوين المورد البشري أمرا ضروريا، وقد حددت ثلاث أهداف استراتيجية للتكوين وهي:

- تعزيز القدرات التنظيمية، الكفاءات، احترافية القيادات وعمال التأطير في المدارس السياحية.
- ضمان الميزة التنافسية للبرامج البيداغوجية بتأهيل المؤطرين البيداغوجيين بمدارس السياحة.

- إعداد مقاييس الامتياز للتربية والتكوين السياحي، واعتماد التصديق والتسجيل الرسمي، بالإضافة إلى استعمال تكنولوجيات الإعلام والاتصال في مخطط النوعية السياحية من خلال التسويق عبر الانترنت، كونها عملية تسمح بالعرض المباشر للمنتوج والخدمات السياحية لعدد كبير من مستخدمي الانترنت.

ث. مخطط الشراكة العمومية الخاصة: يُقصد بالشراكة العمومية الخاصة أن يعمل المتعاملون العموميون والخواص سويا استجابة للطلب الجماعي وبأكثر فعالية، وذلك بتقسيم الموارد، الأخطار والأرباح، وحين يؤدي كل واحد دوره في عملية التنمية بصفة عامة وفي التنمية السياحية بصفة خاصة. غير أن الدولة تلعب دورا ضروريا في المجال السياحي خصوصا في تهيئة الإقليم وحماية المناظر العامة ووضع المنشآت القاعدية كالمطارات والطرق لخدمة السياحة، كما أنها تسهر على النظام العام والأمن، وتُدبر المتاحف التاريخية، أما القطاع الخاص فيضمن أساسيات الاستثمارات والاستغلال السياحي، يثمن ويسوق الأملاك والخدمات التي تضعها الدولة تحت التصرف، ومن أجل جعل الجزائر أكثر جاذبية وتنافسية يجب:

- جعل بوابات الدخول إلى التراب الوطني أكثر جاذبية، السفارات، القنصليات، المطارات، الموانئ، المحطات،...
- تحسين الخدمات القاعدية في المواقع السياحية، النظافة، المياه، تكنولوجيات الإعلام والاتصال،...
- تسهيل الوصول إلى المواقع السياحية والقرى السياحية للامتياز.
- صيانة الثروة الطبيعية والبيئية.
- تحسين النوعية بالتكوين المستمر.

ج. مخطط تمويل السياحة: الأخذ بعين الاعتبار خصوصية قطاع السياحة لكونها صناعة ثقيلة تتطلب استثمارات ضخمة من جهة، وكذا بطئ عائداته وتحديد ذلك ووصفه في مخطط التمويل لدعم الأنشطة السياحية والمركبين المطورين وجذب المستثمرين المحليين والأجانب ويتمثل دور مخطط التمويل في النقاط التالية:

- حماية ومرافقة المؤسسة السياحية الصغيرة والمتوسطة.
- السهر على تجنيد المشاريع السياحية التوقف والذوبان.
- جذب وحماية كبار المستثمرين الوطنيين والأجانب.
- تشجيع الاستثمار في القطاع السياحي باللجوء إلى الحوافز الضريبية والمالية.

- تسهيل وتكييف التمويل البنكي للنشاطات السياحية، وخاصة الاستثمار في إطار بنك الاستثمار السياحي.

أما عن محتوى مخطط تمويل السياحة فيتعلق الأمر بـ:

- مرافقة المستثمرين وأصحاب المشاريع بالمساعدة في اتخاذ القرار في تقدير المخاطر وفي تمويل عتاد الاستغلال.
- تخفيف اجراءات منح القروض البنكية.
- التمديد في مدة القرض.

ثانيا: رهانات المستقبل

إن رهانات التحول السياحي في الجزائر عديدة من حيث انعكاساتها على التشغيل، التنمية المحلية، الثقافة وكذا على تحسين صورة البلاد في الخارج وهي:¹

أ- الرهانات الاقتصادية

علاوة عن الموارد من وسائل الدفع الخارجي التي تُوفرها السياحة وآثارها على ميزان المدفوعات فإنها تُنتج آثارا على القطاعات المنتجة الأخرى، الفلاحة، الصناعات التقليدية، الأشغال العمومية، و الخدمات.

ب- الرهانات حول التشغيل:

تُوفر السياحة أعدادا كبيرة من اليد العاملة المباشرة وغير المباشرة، كما أنها تُعتبر وسيلة فعالة لإدماج عدد كبير من الشباب البطال في الحياة الاجتماعية والمهنية. وهي بذلك تُساهم في تثبيت السكان والحد من الهجرة ونزوح السكان نحو الساحل.

ت- رهانات التهيئة الجهوية والتنمية المحلية:

تُشكل السياحة أحد العناصر الأساسية لأية سياسة للتهيئة والتنمية المحلية للإقليم، إن لم تكن هي العامل الأول المهيكّل للفضاء الجيواقتصادي. بل أكثر من ذلك فهي عامل تحسيس وتوعية بيداغوجية بالمبادئ المرتبطة بالبيئة، من خلال مساهمتها في التنمية المحلية في إطار المحافظة على الموارد المادية وغير المادية.

¹وزارة تهيئة الإقليم، البيئة والسياحة، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، الكتاب الأول، ص 16.

ث- الرهانات الثقافية:

تُعتبر السياحة عامل انفتاح وتبادل فيما بين الثقافات، فهي تسمح بنثمين التراث الثقافي الغني، المادي والروحي للجزائر، إنها أيضا عامل سلام وحوار بين الثقافات.

ج- رهانات الصورة:

تُشكل السياحة عامل تحسين لصورة البلاد، وتُساهم بشكل كبير في تقويم وجاذبية وجهة الجزائر، وبالخصوص في مجال الاستثمار والتدفق السياحي.

خلاصة الفصل الثاني:

تطرقنا في هذا الفصل إلى المقومات السياحية التي تمتلكها الجزائر والتي تؤهلها لأن تكون وجهة سياحية إقليمية ودولية بامتياز، كما وقفنا على مختلف التطورات التي شهدتها السياسة السياحية في الجزائر منذ الاستقلال ولغاية اليوم، بالإضافة لأهم مؤسسات القطاع السياحي في الجزائر.

وتناولنا أهمية السياحة في الاقتصاد الجزائري من خلال مؤشرات أداء القطاع السياحي من طاقات إيواء، قدرات فندقية وعدد الأسرة وكذا مستوى التدفقات والإيرادات السياحية ومدى مساهمتها في الاقتصاد الوطني، من خلال أثرها في الناتج المحلي الإجمالي و عدد مناصب الشغل التي تُحدثها، كما قُمنّا بمقارنة هذه المؤشرات بما هو موجود في كل من تونس، والمغرب.

وقد اتضح لنا أن السياحة في الجزائر لاتزال دون المستوى المطلوب، إذ رأينا أن مساهمتها في الناتج المحلي لسنة 2010 لم تتجاوز 2.3%، في حين أنها بلغت في تونس أكثر من 8.5% وقاربت 9% في المغرب في نفس السنة.

وفي نهاية الفصل حاولنا تحديد المعوقات التي تحول دون تنمية القطاع السياحي ومعرفة آفاق تنمية السياحة في الجزائر، وهذا في إطار ما يُعرف بالمخطط التوجيهي للتنمية السياحية آفاق 2025، كما تكلمنا عن الرهانات المستقبلية الواجب رفعها حتى تكون السياحة الجزائرية في مستوى مقوماتها الطبيعية الكبيرة.

وباعتبار أن النقل من المقومات السياحية المهمة، وبدونه لا يُمكن أن تكون هناك سياحة، كما أن تأخره يقف عائقا أمام تطور القطاعات الاقتصادية الأخرى، ومنها قطاع السياحة. لذا سنتناول في الفصل الموالي قطاع النقل ونتعرف على واقعه في الجزائر وجهود تطويره، والدور الذي يمكن أن يلعبه في تنمية السياحة باعتباره عنصرا مهما فيها.

الفصل الثالث

دور النقل في تنمية القطاع السياحي

مقدمة

يُعتبر النقل أحد الركائز الأساسية للتنمية المستدامة والازدهار لأي بلد. وعليه فإن تواجد نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق الرفاه الاجتماعي و التنمية الاقتصادية وتطوير النشاط الاقتصادي بصفة عامة والنشاط السياحي بصفة خاصة. كما أن الإهتمام بالسياحة يفرض على الدولة الإهتمام بوسائل النقل المختلفة وبشبكة الطرقات والموانئ والمطارات.

لقد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا. حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى لا تزال في طور الإنجاز قصد جعل هذا القطاع أكثر فعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد.

كما أولت الجزائر، بداية من سنة 2000، أهمية كبيرة لقطاع النقل وشبكة الطرقات، حيث تم تسجيل إطلاق السلطات لمشاريع مختلفة وهي الطريق السيار شرق-غرب، طريق الساحل، الطريق العريض للهضاب العليا، الطريق السريع، مداخل الهضاب العليا، طريق المواصلات الكبير شمال جنوب، بالإضافة إلى مشاريع السكك الحديدية ومشروع الميترو، والتزامواي وهذا في إطار مشاريع تنموية تمثلت في برنامج الانعاش الاقتصادي للفترة 2001-2004، والبرنامج التكميلي لدعم النمو للفترة 2005-2009، إضافة إلى البرنامج الخماسي الخاص بالفترة 2010-2014.

سنتطرق، في هذا الفصل، لأهم المفاهيم المتعلقة بقطاع النقل، كما سنتناول واقع قطاع النقل في الجزائر والتطورات التي عرفها في العشرية الأخيرة ومدى مساهمته في تطور حركة الركاب و فاعليته في التنمية السياحية. ثم نتطرق لدور قطاع النقل في التنمية السياحية كما سنبرز أهمية الطريق السيار شرق-غرب على قطاع السياحة، ونُهي الفصل باحصاء المشاكل التي يُعاني منها النقل السياحي بتقديم بعض الإجراءات قصد تطويره.

المبحث الأول: مقومات وخصائص صناعة النقل

يشمل النقل مرافق البنية الأساسية من طرق وموانئ ومطارات وما يتم إنتاجه من خدمات النقل باستخدام هذه المرافق عبر وسائل النقل المختلفة بما في ذلك نقل المسافرين والبضائع بمختلف الأشكال والتراكيب والمكونات بين موقعين، ويمكن أن يتم ذلك باستخدام الطرق البرية، أو الخطوط الجوية، أو الخطوط البحرية، وسوف نركز الاهتمام على وسائل النقل المُخصصة لنقل المسافرين.

المطلب الأول: تعريف النقل، عناصره وأنواعه

إن المفهوم العام لأي نظام يتألف من مجموعة من الأجزاء والعناصر المترابطة فيما بينها تُستعمل لتحقيق هدف مشترك، وبالنسبة لنظام النقل فهو مجموعة وسائل النقل ومرافقها سواء كانت برية، جوية، بحرية.

أولاً: تعريف النقل

عملية النقل لها تعريفات متعددة ومتباينة وفقاً لوسيلة النقل أو نوع المنقول أو الغرض من النقل. يُعرف النقل على أنه العملية التي يتم بواسطتها نقل البضائع والأشخاص وغيرها من مكان إلى آخر بالوسائل والأجهزة اللازمة لذلك.¹

كما يعني النقل حمل الأشخاص والمتاع والحيوانات والسلع والثروات والمعارف من مكان لآخر، بالوسائل المتباينة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة وفق أقصر الطرق الممكنة، وأيسر السبل وأقلها تكلفة، بسرعة ومرونة وأمان، وفق أقل وقت، ووفق المقومات المتاحة والمحددات الداعمة أو المعوقات كتحديات.²

ويتجلى النقل في مظاهر مختلفة منها:³

- حركة الانسان وانتقاله من مكان إلى آخر بهدف تغيير المكان الذي يسكن فيه كالهجرة من الريف إلى المدينة أو من بلد لآخر.
- تنقلات الانسان اليومية بين المنزل، مكان العمل والسوق وأماكن التدريب والتعليم.

¹ عون خير الله عون حمد، محاضرات في اقتصاديات النقل السياحي، مكتبة بستان المعرفة، الإسكندرية، ص 7.

² حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، مصر، 2003، ص 23.

³ معروف حيدر حسن، النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سورية مرجع سابق، ص 9.

- تنقلات الانسان بقصد الاستجمام والترفيه والقيام بالرحلات السياحية إلى الأماكن الأثرية والثقافية الموجودة في مختلف أنحاء العالم.

ثانيا: عناصر النقل

تتطلب عملية النقل العناصر التالية:

- المنقول: وهو الشيء المراد نقله من مكان لآخر سواء كان أشخاص أو سلع أو بضائع أو معلومات بغرض زيادة قيمتها أو منفعتها سواء المكانية منها أو الزمانية مع الأخذ في الاعتبار أن المنقول في بعض الأحيان يكون السائق نفسه.¹
- وسيلة النقل: من أهم مقومات النقل التي شهدت تطورا كبيرا سواء في الحجم أو السرعة وخاصة في الوقت الحالي.²
- مكان الانطلاق ومكان الوصول:³ تعد من أهم العناصر، فهي مراكز تجمع السلع والبضائع وتواجد الركاب، بالإضافة إلى أنها مقار المحطات النهائية لوسائل النقل.
- الطريق:⁴ يُعرف الطريق بأنه السبيل أو الممر الذي تمر عبره وسائل النقل، وهو ينقسم إلى قسمين هما الطريق الطبيعي الذي لم يتدخل الانسان في تشييده أو إقامته، كما أنه لا يحتاج إلى نفقات لصيانته وهو أحد الطرق الجوية، البحرية، النهرية، أما الطريق الصناعي فهو كل الطرق التي أقامها الانسان على سطح الأرض والمتمثلة في طرق السيارات، السكك الحديدية، القنوات، الأنفاق والجسور، وهذه في الغالب تحتاج إلى أموال واستثمارات كبيرة لانشائها والابقاء عليها.

ثالثا: أنواع النقل

منذ القرن التاسع عشر وحتى الآن شهد العالم تطورا تكنولوجيا كبيرا في مجال النقل من حيث الوسائل والسرعة والراحة والأمان.

يتكون النقل عامة من أقسام عديدة تتحدد بواسطة الوسيلة مثل النقل البحري، النقل بالسكك الحديدية، النقل بالسيارات، ويمكن تحديد أنواع النقل بواسطة الوسط الذي تسير فيه كأن يقال النقل المائي

¹فضل ابراهيم الأجود، المدخل إلى جغرافيا النقل، الدار العربية للنشر والتوزيع، جامعة سبها، ليبيا، بدون سنة نشر، ص 45.

²فضل ابراهيم الأجود، نفس المرجع، ص 33.

³معروف حيدر حسن، النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سورية، مرجع سابق، ص 8.

⁴نفس المرجع، ص 9.

والنقل البري والنقل الجوي. وفيما يلي نستعرض مختلف أنواع وسائل النقل المستخدمة في النشاط السياحي.

أولاً: النقل البري

وينقسم إلى قسمين

أ. النقل البري بالسيارات:

تُعتبر السيارة من أهم وسائل النقل السياحي في الوقت الحاضر للمسافات القصيرة والمتوسطة، كما أنها شجعت على النشاط السياحي بشكل عام والسياحة العائلية بشكل خاص. فهي تنفرد بمزايا متعددة عن وسائل النقل الأخرى حيث استطاعت بأنواعها المختلفة تغيير نمط الحياة الاجتماعية في مناطق كثيرة من العالم وأن تُنمي في نفوس الناس الرغبة في السفر و السياحة.¹

ومن أهم مزايا النقل بالسيارة مايلي:

- تعد طرق السيارات من وسائل النقل المميزة لدى الأفراد والعائلات وذلك لطبيعة وجمال الطريق، والتوقف للراحة أثناء السير في أي منطقة يرغب السائح قضاء الوقت فيها.
- تُعد السيارة من أفضل وسائل النقل في الوقت الحاضر بالنسبة للمسافات القصيرة والمتوسطة.
- تساعد السيارة وخاصة السيارات الشخصية على حمل أكبر كمية من لوازم الرحلة السياحية، وهذا يؤدي إلى تخفيض التكاليف.

وتأتي أهمية النقل بالسيارات من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات.

كما أن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير انسيابية سليمة لهذه المركبات، لذا اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل بُغية الحصول على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحقّقها السيارة.

ب. النقل بالسكك الحديدية:²

نشأت السكك الحديدية في ألمانيا عام 1829 وأدى إنشاؤها إلى ثورة اقتصادية ضخمة، حيث تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرته الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة

¹ محمد ماهر شريف، تخطيط النقل وسياساته، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2006، ص 80.

² عون خير الله عون حمد، محاضرات في اقتصاديات النقل السياحي، مرجع سابق، ص 188.

وبأرخص الأسعار مقارنة مع باقي وسائل النقل مع إمكانية تقديم خدمات ذات طابع خاص خلال رحلات السفر الطويلة مثل خدمات النوم والمأكل والمشرب والحمامات، ما جعله في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول باستثمارات ضخمة من أجل إنشاء سكك حديدية جديدة وتحديث القديم منها.

يؤثر النقل بالسكك الحديدية بصفة مباشرة على توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وهذا ما يلاحظ في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت نتيجة وجود السكك الحديدية بها. كما جعلت السكك الحديدية مسألة الوصول إلى المناطق السياحية أمراً متاحاً في كثير من البلدان، وانتشرت حول محطات السكك الحديدية أماكن الايواء والاطعام وأماكن الترفيه والتسليه، غير أنها شهدت تراجعاً في القرن العشرين.

ومن أهم مزايا النقل بالسكك الحديدية:

- الاطمئنان والراحة النفسية وعدم التفكير في مشاكل الطرق البرية للسيارات والجوية للطائرات.
- تلبية رغبات الناس عند السفر بتوفير أفضل الخدمات للراحة والمتعة منها عربات مخصصة لتقديم الطعام والشراب وعربات النوم.
- طاقة النقل للسكك الحديدية للسياح عالية.
- أسعار النقل بالقطار معتدلة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.
- مواعيد النقل بالقطار دقيقة و دائمة.
- الرغبة في التمتع بالسفر بالقطار والمشاهدة على طول الطريق سيما إذا كان القطار يمر بمناطق زاخرة بالمناظر السياحية الطبيعية.

ثانياً: النقل المائي

يُعتبر النقل المائي من أولى الوسائل التي استخدمها الإنسان في تنقلاته، إذ إن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير، مما ساعد على استعمالها في التنقل ولمسافات طويلة خصوصاً أنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية.

إن الثورة الكبرى في ميدان صناعة النقل المائي قد حدثت بعد اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق. واستمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها.

من أهم مزايا النقل المائي نذكر:¹

- رخص تكاليف النقل مقارنة بالوسائل الأخرى.
- يُستعمل لأغراض التسلية وحركة السياحة الترفيهية والرياضية للتلزق المائي والسباقات.
- اتساع حجم البواخر والسفن الناقلة للسياح، مما يُوفر أجواء اجتماعية ملائمة لرغبات السياح.
- يوفر خدمات الإيواء بالإضافة إلى خدمات النقل.
- استخداماته محددة في المواقع السياحية المطلة على البحار والخلجان والأنهار.

ثالثاً: النقل الجوي

بدأ الطيران في أوئل القرن العشرين، وأُستخدم للأغراض العسكرية في الحرب العالمية الأولى، ثم استخدمت الطائرة كوسيلة للنقل، حيث كانت أول رحلة دولية بين لندن وباريس في عام 1919. ثم تطور النقل الجوي خاصة في النصف الثاني من القرن العشرين، وأصبحت الطائرة تُستخدم من قبل السياح لقطع المسافات الطويلة، ويُعد أسرع وسيلة للنقل، وتعمل على توفير الوقت للسياح.

إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط وسيلة نقل بين القارات ومختلف البلدان بل أيضاً بين المدن في البلد الواحد. من أهم مميزاته:²

- يمتاز النقل الجوي بأنه من أسرع وسائل النقل لأغراض السفر والسياحة.
- تكاليفه عالية مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.
- يوفر النقل الجوي الوقت للسياح.
- يوفر الراحة والأمان والطعام والشراب.

المطلب الثاني: أسباب النقل ودوافعه

يشهد عالم اليوم حركة كثيفة لوسائل النقل والانتقال تتعدد دوافعها وأسبابها التي يُمكن حصرها فيما يلي:³

¹مثنى طه الحوري، اقتصاديات السفر والسياحة، ص 253.

²طه مثنى الحوري، اقتصاديات السفر والسياحة، مرجع سابق، ص 254.

³معروف حيدر حسن، النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سورية، مرجع سابق، ص

- الدوافع الاقتصادية: وهي الدوافع والأسباب الرئيسية لحركة أغلب وسائل النقل في جميع أنحاء العالم وهي حركة الانسان من أجل توفير غذائه، تعمير الأراضي الجديدة، التبادل التجاري، تحقيق المنفعة المكانية والمنفعة الزمانية للسلع والبضائع.
- الدوافع العسكرية: هي من أقدم الدوافع التي خلقت وتخلق الحركة والانتقال، فالجيوش تتحرك من مكان إلى آخر في حالتها الدفاع والهجوم.
- الدوافع السياسية: من الملاحظ في كل دول العالم أن كثيرا من الطرق التي شُقت، والمطارات التي أُقيمت وغيرها من منشآت النقل ووسائله التي تُستورد أو تصنع، لم تكن من أجل أغراض اقتصادية وإنما من أجل أغراض سياسية تتمثل في:
 - ربط أقاليم الدولة ببعضها.
 - تقوية العلاقات مع الدول المجاورة.
 - حماية الأمن العام وتنفيذ القوانين الصارمة.
- الدوافع الاجتماعية: هي من الدوافع الأساسية التي تخلق الحركة وتؤدي إلى انتقال الأفراد والجماعات من منطقة لأخرى، فالكثير من الأفراد خاصة في الدول النامية يقومون بزيارة الأهل والأقارب والأصدقاء خاصة في المناسبات.
- الدوافع الترفيهية والسياحية: أصبح للدوافع الترفيهية دورا كبيرا وواضحا في خلق الحركة وتطور وسائل النقل، وازداد ذلك بعد التطور التقني الذي شهده ولايزال يشهده العالم في مختلف المجالات، فالعديد من الطرق شقت لترتبط أماكن نائية بالمناطق العمرانية سواء أكانت هذه الأماكن غابية أو جبلية أو ساحلية أو صحراوية.
- الدوافع الدينية: نتيجة لتطور وسائل النقل ازداد عدد الرحلات التي ترجع دوافعها إلى أمور دينية كالحج الذي يتطلب انتقال حجاج بيت الله الحرام إلى مكة لتأديتها، هذا الانتقال يؤدي إلى خلق العديد من الرحلات البحرية والجوية والبرية، مما يزيد من كثافة الحركة بين دول العالم لاسيما دول العالم الإسلامي والمملكة العربية السعودية في فترة الحج.
- الدوافع العلمية: تُعد من أهم دوافع الحركة خاصة داخل المدن والقرى، فالكثير من الرحلات التي تنطلق داخل المدن على وجه الخصوص سببها تعليمي أو علمي.

- الدوافع الصحية: نظرا لاختلاف درجة التطور والتقدم في الطب بين دول العالم وفي داخل الدولة الواحدة نجد أن الكثير من الرحلات تنظم بدوافع صحية بالدرجة الأولى، فينتقل السكان من القرى إلى المدن للعلاج وكذلك سكان الدول النامية والمتخلفة ينتقلون إلى الدول المتقدمة في هذا المجال بحثا عن خدمات طبية أفضل مما يقدم في بلدانهم.

المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية والاجتماعية للنقل

- إن التطور السريع الذي شهدته وسائل النقل ترتب عليه تأثيرات هامة على مختلف الجوانب الاقتصادية والاجتماعية.

أولا: الأهمية الاقتصادية للنقل

للنقل تأثيرات اقتصادية ايجابية يمكن توضيحها في النقاط التالية:

- المساعدة والإسهام في تعمير وتطوير واستثمار الكثير من الأراضي غير المأهولة، فبعد شق الطرق وبناء السكك الحديدية والمطارات تم تعمير الكثير من الأراضي بإقامة المشاريع الصناعية والزراعية والخدمية.
- المساهمة في تخفيض معدلات البطالة من خلال توفير الآلاف من فرص العمل في وسائل النقل، فوسيلة النقل الواحدة توفر ما بين 5-7 فرص عمل تحتاجها في أعمال إدارية وصيانة وقيادة وخدمة وغيرها، إذ أنه يعتمد بشكل أساسي على عنصرين هامين هما العنصر البشري ووسيلة النقل.
- يساعد توفر النقل السريع والمريح وبأسعار معقولة في تفعيل حركة السوق وتنشيط التجارة الداخلية عن طريق نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع إليها بالإضافة إلى زيادة عدد الأشخاص الذي يتم نقلهم إلى هذه الأسواق.
- المساهمة في رفع مستوى المعيشة، فكلما تحسن قطاع النقل كلما ساعد على تحسين وتطوير القطاعات الاقتصادية الأخرى ومن ثم ينمو ويزداد الدخل الوطني الذي يترتب عليه ارتفاع مستوى المعيشة لدى أفراد المجتمع.
- المساهمة في تحسين وتطوير القطاعات والأنشطة الاقتصادية الأخرى مثل الزراعة والصناعة عن طريق توفير احتياجاتها وفتح أسواق جديدة أمامها لتصريف منتجاتها.

- يساعد النقل على تنشيط حركة السياحة في أي بلد من خلال الخدمات التي يُقدمها قصد إيصال السياح إلى الأماكن التي يرغبون بزيارتها.

ثانيا: الأهمية الاجتماعية للنقل

لنقل آثار اجتماعية ايجابية نذكر منها ما يلي:

- يُساهم النقل في تحقيق الترابط بين أفراد المجتمع من جهة وبين هذا المجتمع والمجتمعات الأخرى من جهة ثانية.
- ساعد النقل ولا يزال على ظهور العديد من المدن منذ القدم لا سيما النقل النهري في الماضي والنقل البري في الوقت الحاضر.
- يسهل النقل انتشار الأفكار والمعلومات والمعارف والعلوم والآداب والفنون بين مناطق العالم المختلفة، كما يساعد على رقيها وتطورها عن طريق تسهيل انتشار دور العلم والمعرفة المختلفة وانتقال الطلاب إليها.
- ساعد النقل على تنقل وتحرك اليد العاملة سواء ضمن الدولة الواحدة أو خارج حدودها أو حتى من خلال هجرة أبناء الريف إلى مناطق تجمع المعامل والمصانع في المدن.
- إن تطور النقل بمختلف وسائله وأشكاله وخدماته أدى إلى تطور كبير وهائل في أرقام السياحة العالمية.
- الطلب على النقل لا يتزايد نتيجة التطور الاقتصادي وارتفاع دخل الأفراد فحسب بل نتيجة زيادة النسبة التي تخصصها الأسرة من دخلها للإنفاق على النقل.

المبحث الثاني: جهود تطوير قطاع النقل في الجزائر

تُعتبر مشاريع البنية التحتية من أهم الأنشطة الرئيسية التي ينبغي على الدولة أن تتولى القيام بها، لأنه لا يمكن أن تكون هناك تنمية اقتصادية في غياب بنية تحتية مؤهلة وذات جودة تسمح بممارسة النشاط الاقتصادي في مختلف القطاعات.¹

¹برناردين أكيوبي وآخرون، الاستثمار العام والشراكة بين القطاعين العام والخاص، سلسلة "قضايا اقتصادية العدد 40"، صندوق النقد الدولي، 2007، ص 1.

وانطلاقاً من هذه النظرة، أولت السلطات العمومية من خلال كل البرامج التنموية التي تم إطلاقها في الفترة 2000-2010 أهمية كبيرة لتطوير وإعادة تأهيل البنية التحتية، حيث تركزت أهم المشاريع الكبرى في مجال البنية التحتية في ثلاثة قطاعات رئيسية، هي قطاع الأشغال العمومية وقطاع النقل وقطاع المياه، إضافة إلى مشاريع الربط بالكهرباء والغاز. وسنهتم هنا بقطاعي الأشغال العمومية و النقل.

المطلب الأول: قطاع الأشغال العمومية

لعب قطاع الأشغال العمومية دوراً رئيسياً في الاستراتيجية التنموية التي تنتهجها السلطات العمومية، وذلك باعتباره قطاعاً محركاً لمختلف القطاعات الاقتصادية من خلال توفير الشروط الملائمة للأنشطة الاقتصادية في مختلف المجالات، ونظراً لارتباطه بتحسين الإطار المعيشي للسكان. تتمثل المحاور الرئيسية لبرنامج عمل قطاع الأشغال العمومية فيما يلي:

- إنشاء شبكة طرقات عصرية تتماشى مع المقاييس الدولية، وتُلبي الاحتياجات الوطنية.
 - الحفاظ على شبكة الطرقات الموجودة، وصيانتها وعصرنتها باستمرار.
 - صيانة وتحديث المنشآت القاعدية البحرية الموجودة، وإنشاء منشآت قاعدية جديدة للتجارة، الصيد والسياحة.
 - تحسين الميزات الهندسية لمنشآت المطارات والموانئ وفقاً للمعايير الدولية.
- وتضمّن قطاع الأشغال العمومية في إطار مختلف البرامج التنموية للفترة 2000-2010 مجموعة من المشاريع الكبرى، أهمها:¹

أ. الطريق السياح شرق-غرب (Autoroute Est/Ouest)

تم الإعلان عن قرار إنجاز مشروع الطريق السياح شرق-غرب يوم 21 فيفري 2005 من طرف رئيس الجمهورية، وأعطيت إشارة انطلاق الأشغال بصفة رسمية من منطقة "حمادي" بولاية بومرداس يوم 14 مارس 2007 من طرف رئيس الجمهورية.

يمتد الطريق السياح شرق-غرب من الحدود التونسية إلى الحدود المغربية على طول 1216 كلم، منها 927 كلم تمثل طرقاً جديدة تتوزع على ثلاثة أجزاء رئيسية:

- الشرق (برج بوعرييج-الحدود التونسية) على مسافة 399 كلم.

¹Rapport national sur les objectifs du Millénaire pour le développement « Algérie », le Gouvernement Algérien, juillet 2005.

- الوسط (برج بوعريريج-الشلف) على مسافة 169 كلم.
- الغرب (الشلف-الحدود المغربية) على مسافة 359 كلم.

يربط الطريق السيار شرق-غرب بين 24 ولاية، وسيتم وصل أقطاب التنمية بالهضاب العليا التي لا يعبرها الطريق من خلال طرق ثانوية، حيث سيبلغ طول الشبكة الإجمالية للطريق السيار بحساب الامتدادات والروابط إلى حوالي 1700 كم.

ب. إعادة تأهيل و تطوير 6000 كم على مستوى شبكة الطرقات الوطنية والولائية: وهذا عبر مختلف المناطق (شمال، هضاب عليا، جنوب)، تضمنت:

- إعادة تأهيل الطرق الوطنية، والولائية والطرق البلدية.
- أشغال تطوير، شملت تحديث وإنجاز طرق جديدة.

ت. استكمال الشطر الجزائري من الطريق الصحراوي:

تم استكمال شطر الطريق الرابط بين تمنراست وعين قزام بالحدود الجزائرية النيجيرية، وتم فتحه في جوان 2009، ويمتد طول هذا الشطر على مسافة 415 كم.

ث. إنجاز الطريق الاجتبابي الثاني للعاصمة :

يربط الطريق الاجتبابي الثاني للعاصمة بين مدينتي زرالدة و بودواو ببومرداس، ويمتد على مسافة 70 كم ويعبر أربع ولايات هي تيبازة، الجزائر، البلدية وبومرداس، ويدخل إنجاز هذا الطريق ضمن مجموعة الطرق الاجتبابية المخصصة للعاصمة بهدف تخفيف ضغط حركة المرور والتي تتضمن أيضا الطريق الاجتبابي الثالث تيبازة-برج منايل على مسافة 160 كم، والطريق الاجتبابي الرابع عين الدفلى-برج بوعريريج على مسافة 350 كم.

ج. تعزيز وتحديث المنشآت الخاصة بـ 20 مطار و 11 ميناء.

يُوجد عدد معتبر من المشاريع الكبرى الخاصة بقطاع الأشغال العمومية في إطار المخطط الخماسي 2010-2014، أهمها:¹

أ. شبكة الطرق:

- طريق الهضاب العليا

¹ ملف "البرنامج الخماسي للتنمية 2010-2014"، موقع الأنترنيت الرسمي لرئاسة الجمهورية، أوت 2010.

الطريق السيار للهضاب العليا بطول 1330 كلم، تقدر تكلفة إنجازه بحوالي 800 مليار دينار، وسيكمل هذا الطريق مسار الطريق السيار شرق-غرب ويكون موازيا له، بحيث يصل ولاية تبسة (عند الحدود التونسية) بولاية تلمسان (الحدود المغربية)، وينتظر أن تنجزه مؤسسات وطنية.

• إنجاز طرق سريعة حول المدن:

الهدف من هذه الطرق تعزيز شبكة الطرق السريعة، واستكمال ربط الكثير من المدن بالطريق السيار شرق-غرب، وتتمثل أهم هذه الطرق السريعة في:

- إنجاز الطريق السريع الاجتبابي الثالث (الناظور بتيبازة-برج منايل ببومرداس) على مسافة 150 كلم، والذي يعبر تيبازة، البليدة، بومرداس.
- إنجاز الطريق السريع الاجتبابي الرابع (خميس مليانة بعين الدفلى-برج بوعريريج) على مسافة 350 كلم، والذي يعبر 5 ولايات من الوسط هي عين الدفلى، المدية، البويرة، المسيلة و برج بوعريريج.
- إنجاز الطريق السيار (بجاية-البويرة) على طول 100 كلم، والذي يربط بين مدينة بجاية والطريق السيار شرق-غرب.
- إنجاز الطريق السيار (جيجل-ميلة-سطيف) الرابط بين ميناء جنجن بجيجل والطريق السيار شرق-غرب على طول 100 كلم.
- إنجاز الطريق السريع (بوسماعيل-شرشال) على طول 65 كلم.
- إنجاز 7 طرق ربط يقدر طولها الاجمالي بحوالي 515 كلم، ستربط الطريق السيار شرق-غرب بموانئ وهران و مستغانم و تنس و سكيكدة، وعواصم ولايات الأغواط، الجلفة، تيزي وزو، تيبازة.
- تطوير الطرق الساحلية، واستكمال ربط عدة مدن بالطريق السيار، حيث سيصل عدد هذه الطرق إلى 23 طريقا.

• التحويل التدريجي للطريق العابر للصحراء إلى طريق سريع.

ب. المنشآت القاعدية البحرية:

في مجال المنشآت القاعدية البحرية، من المرتقب الإنطلاق في 56 مشروعا رئيسيا، أهمها:

- إنجاز 10 مشاريع لتعزيز و ترميم المنشآت القاعدية على مستوى 8 موانئ.
- توسيع ميناء وهران.
- إنجاز 4 موانئ ومرافئ صيد، وإنجاز 6 مشاريع لتوسيع وتهيئة موانئ الصيد.
- إنجاز 21 مشروعا لحماية 22 موقع ساحلي.

- إنجاز 10 مشاريع للجرف تخص ثلاثة موانئ تجارية، 5 موانئ، مرافئ صيد، ميناء للترفيه، وحماية مينائي صيد من الرمل.

ت. منشآت المطارات:

في مجال منشآت المطارات، ينتظر انطلاق 30 مشروعاً، أهمها:

- تعزيز وتطوير مطارات وهران، تيميمون، بشار، تيارت، اليزي، عين امناس، تبسة، الجزائر العاصمة، جيجل و المنيعية.
- توسيع الأرضية الرئيسية لمطار سطيف، ومواقف السيارات بمطاري عنابة والمنيعية.
- إعادة تهيئة مطار مستغانم.
- أشغال تطهير و حماية مطارات بجاية و تبسة و عنابة.

المطلب الثاني: قطاع النقل

تتضمن أهم المشاريع الكبرى لقطاع النقل شبكة السكك الحديدية، ومشروع ميترو الجزائر، وخطوط الترامواي والتليفريك، إضافة إلى مشاريع المطارات الجديدة، وهذا على النحو التالي:

أ. شبكة السكك الحديدية

تتمثل أهم المشاريع الكبرى التي تخص شبكة السكك الحديدية، والتي تم إنجازها في العشرية الأخيرة، إلى غاية السداسي الأول من سنة 2010 فيما يلي:

- إنجاز وعصرنة 1797 كم من خطوط السكة الحديدية.
- كهرة 333 كلم من خطوط السكة الحديدية.
- إعادة تأهيل 800 كلم من خطوط السكك الحديدية غير المستعملة .
- إنجاز ازدواجية 13 خط للسكة الحديدية في إطار مخطط لعصرنة الشبكة الوطنية للسكك الحديدية.

ب. مترو العاصمة

إن مترو الجزائر من أقدم المشاريع الكبرى التي راهنت عليها السلطات العمومية، وذلك من أجل القضاء على مشاكل الإزدحام ونقص وسائل النقل بالعاصمة التي يزيد حالياً تعداد المركبات عبر طرقها

عن مليون مركبة بشكل يومي، كما أن سكانها لا يقلون عن 5 ملايين نسمة حسب آخر الإحصائيات الرسمية.¹

فبعد مراحل عديدة من فكرة تجسيده التي تعود لسنة 1970 وكان يضم في دراسته خطا واحدا يربط وسط العاصمة بشرقها عبر محور البريد المركزي- حسين داي، إلا أن المشروع توقف لمدة 12 سنة بسبب تسرع الحكومة آنذاك في طرح المشروع دون دراسة معمقة، ثم أعيد بعثه من جديد سنة 1982 بعد تكليف مؤسستين ألمانية و أخرى يابانية بالدراسة و الإنجاز، غير أنه تم توقيف الأشغال في بداياتها بسبب انهيار أسعار النفط إلى ما دون 15 دولار للبرميل بعدما كانت في حدود 30 دولار.

وفي سنة 1988 تقرر إنعاش المشروع، حيث تكلفت به المؤسساتان الجزائريتان "كوسيدار" و "سيدار" وبسبب عدم حيازة الخبرة اللازمة لإنجاز مثل هذه المشاريع، إضافة إلى تجذر ثقافة الريع في سلوكيات المؤسسات العمومية آنذاك،² لم يتم إنجاز سوى بعض الأجزاء في 4 محطات من مجموع 11 محطة على الخط الأول، قبل أن يتعثّر مشروع ميترو الجزائر من جديد جراء تدهور الحالة الاقتصادية للبلاد ودخولها في أزمة اقتصادية حادة ومشاكل سياسية واجتماعية.

في سنة 2003 ومع ارتفاع أسعار النفط قررت الحكومة تخصيص مبلغ مالي جديد لميترو الجزائر مع إعادة تنظيم هيكله ومحاوره الأساسية، فنقرر إضافة خطوط جديدة والربط بينها لتغطية أهم بؤر مشاكل النقل في الجزائر العاصمة، فزيادة عن خط "البريد المركزي - حي البدر بباش جراح" فقد تم إضافة خطوط "عين النعجة - حي البدر"، "عين النعجة-براق"، "البريد المركزي - برج الكيفان"، على أن يضاف مستقبلا خط "حسين داي - دالي ابراهيم" وخط "ساحة أول ماي - دالي براهيم"، وتقدر التكلفة الأولية للشطر الأول من هذا المشروع بـ 77 مليار دينار للإنجاز و 47 مليار دينار للتجهيزات، على أن تخصص ميزانية أخرى لاستكمال كافة الروتوشات الأخيرة.

وبدأ تشغيل الخط الأول للميترو الذي يربط بين البريد المركزي وحي البدر بطول 9 كلم في الفاتح نوفمبر 2011، والذي سيمكن من نقل 300 ألف مسافر يوميا، وقد تم تسجيل ثلاثة تمديدات لهذا الخط هي:³

¹الديوان الوطني للإحصائيات ONS

²DAHMANI Mohamed, L'Algérie à l'épreuve des reformes économiques, édition economica, Paris, 2000, p93.

³وزير العلاقات مع البرلمان "محمود خذري"، الجريدة الرسمية للمناقشات، العدد 171 الخاص بجلسة 14 أكتوبر 2010، المجلس الشعبي الوطني، ص 4.

- خط حي البدر - الحراش، بطول 4 كلم ويُرتقب تسليمه سنة 2014.
- خط البريد المركزي - ساحة الشهداء، بطول 2 كلم ويُرتقب تسليمه سنة 2015.
- خط حي البدر - عين النعجة، بطول 3,6 كلم ويُرتقب تسليمه سنة 2016.

ت. إنجاز سكك التراموي في المدن الكبيرة

يتواجد حاليا خطوط " التراموي " (خط سكة كهربائي سريع) بكل من الجزائر العاصمة والذي تم تشغيله تجاريا يوم 08 ماي 2011،¹ وهران وتم تشغيله تجاريا يوم 02 ماي 2013،² وقسنطينة وقد تم تشغيله تجاريا يوم 05 جويلية 2013.³ كما تم تسجيل انطلاق مشاريع إنجاز التراموي بكل من ولايات سيدي بلعباس، مستغانم، سطيف، ورقلة، و باتنة.

ث. إنجاز خطوط جديدة للتليفريك ببعض المدن الكبرى.

ج. إنجاز ثلاثة مطارات جديدة.

أما بالنسبة للفترة 2010-2014، فيُنتظر اتمام عدد معتبر من المشاريع الكبرى الخاصة بقطاع النقل، أهمها:⁴

- إنجاز 17 خط جديد للسكك الحديدية بين مناطق الشرق والغرب بمجموع 6000 كلم.
- اتمام عملية كهربية خط السكة الحديدية الشمالي.
- إنجاز ازدواجية 800 كلم من خطوط السكك الحديدية على مستوى منطقة الجنوب الغربي.
- إنجاز خطوط جديدة للترامواي على مستوى 14 مدينة.
- استحداث 27 مؤسسة جديدة للنقل الحضري و 35 محطة برية.
- تحديث 08 مطارات وتوسعة 04 موانئ.

المطلب الثالث: تكاليف إنجاز مشاريع قطاع النقل

يُمكن متابعة تكاليف إنجاز مشاريع قطاعي النقل والأشغال العمومية على النحو الآتي:

¹http://ar.wikipedia.org/wiki/ترامواي_الجزائر_العاصمة (15 /08/2013, 23 :15)

²http://ar.wikipedia.org/wiki/ترامواي_وهران (15 /08/2013, 23 :40)

³http://ar.wikipedia.org/wiki/ترامواي_قسنطينة (15 /08/2013, 23 :54)

⁴"الملحق1" و"الملحق2" لبيان السياسة العامة للحكومة، مصالح الوزير الأول، أكتوبر 2010.

أ. مشروع الطريق السيار شرق-غرب:

يُعتبر مشروع الطريق السيار شرق-غرب من أهم المشاريع الكبرى التي عرفت الجزائر، وقد قُدِّرت المبالغ المخصصة لإنجازه بحوالي 805 مليار دينار جزائري أي ما يعادل حوالي 11.1 مليار دولار.¹

ب. مشاريع صيانة الطرقات:

اتبعت السلطات العمومية سياسة متكاملة في مجال الطرقات، حيث أنه بالتزامن مع مشاريع إنجاز الطرقات الجديدة تم الشروع في مشاريع أخرى قصد تحديث وصيانة شبكة الطرقات، غير أن الملاحظ هو أن معدل المبالغ المخصصة للصيانة سنة 2004 لم يتجاوز 1.5 مليار دينار سنويا ثم ارتفع من خلال البرنامج التكميلي لدعم النمو إلى 7 مليار دينار سنويا. لكن حسب دراسة للبنك الدولي يتطلب مخطط الصيانة الدائمة والدورية معدل 10.5 مليار دينار سنويا،² أي أن المبالغ المخصصة لمشاريع الصيانة لا تغطي سوى نسبة 67 % من متطلبات الصيانة.

ت. مشروع الميترو:

مشروع الميترو من أقدم المشاريع الكبرى في الجزائر، وقد قدرت تكلفة الإنجاز الأولية التي خصصت له مؤخرا للشطر الأول بطول 9.5 كلم الرابط بين البريد المركزي وحي البدر بحوالي 77 مليار دينار إضافة إلى 47 مليار دينار للتجهيزات، وهذا ما يطرح تساؤلات كبيرة عن الجدوى الاقتصادية لمشروع من هذا النوع كلف الخزينة العمومية كثيرا منذ عقود، خاصة وأن هناك من يرى أن التضاريس الصعبة التي تميز الجزائر العاصمة تصعب من مهمة إنجاز الميترو وتزفع التكاليف بشكل كبير، ويرون أنه من الأفضل استبدال مشاريع توسعة الشطر الأول بمجموعة من خطوط الترامواي التي تعتبر أقل تكلفة وأسهل من ناحية الإنجاز.

ث. مشاريع السكك الحديدية:

تُشير بعض التقديرات إلى أن مخطط تطوير شبكة السكك الحديدية قد استهلك إلى غاية سنة 2009 حوالي 11.4 مليار أورو،³ ورغم الأهمية الكبيرة التي تحتلها خطوط السكك الحديدية في تسهيل

¹Article « L'autoroute Est-Ouest, un projet immense mais controversé en Algérie », le site web: l'actualité économique en méditerranée (www.econostrum.info/L-autoroute-Est-Ouest-un-projet-immense-mais-controverse-en-Algerie_a2433.html).

²Rapport N°36270-DZ, volume2 (Annexes et Suppléments Statistiques), « République Algérienne à la recherche d'un investissement public de qualité », La Banque mondiale, 15 Septembre 2007, p39.

³Etude N°4 « Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée », Advanced Logistics Group, Septembre 2009, p56.
www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/dmag/dv/dmag20091104_07_/dmag20091104_07_fr.pdf

حركة الأفراد ونقل البضائع إلا أن حجم الأنشطة الاقتصادية وتمركزها في المدن الكبيرة يجعل من المرودية الاقتصادية لمثل هذه المشاريع ضئيلا خاصة في المدى القريب، غير أنه وبالنظر إلى الآفاق الواعدة من استكمال مختلف المشاريع الكبرى في جميع المناطق فإنه من المنتظر أن يعرف النقل باستعمال شبكة السكك الحديدية ارتفاعا مطردا بالتوازي مع نمو وتوسع الأنشطة الاقتصادية.

ج. مشاريع المطارات والموانئ:

التكاليف الكبيرة لهذه المشاريع لا يتناسب مع حجم الرحلات الداخلية والخارجية بالمطارات وحركة الأنشطة التجارية بالموانئ، كما أن عدم تحديث أساليب تسيير الموانئ والمطارات وشركات النقل البري والجوي وضعف القطاع السياحي يضعف من المرودية الاقتصادية للاستثمارات الضخمة في توسعه وتطوير الهياكل الأساسية المتعلقة بالنقل البحري والجوي.

المبحث الثالث: أهمية النقل ودوره في تنمية قطاع السياحة

لقد تميزت العشرية الأخيرة 2010/2000 في الجزائر من الناحية الاقتصادية بالانطلاق في عدد معتبر من المشاريع الكبرى التي تخص الطرق والسكك الحديدية والسدود والموانئ وغيرها من الهياكل الأساسية، وهذا ضمن سلسلة المخططات التنموية التي عرفتها الجزائر في هذه العشرية في إطار استراتيجية التوسع في الإنفاق الحكومي خاصة الاستثماري لتجاوز مخلفات عشرية التسعينات وعواقبها على التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

وسعت السلطات العمومية عن طريق هذه المشاريع الكبرى إلى رفع معدلات النمو الاقتصادي خارج قطاع المحروقات وتحسين أداء مختلف القطاعات الاقتصادية للحد من التبعية شبه المطلقة لعائدات المحروقات، والعمل على استيعاب الأعداد الكبيرة للعاطلين عن العمل في مختلف الأنشطة الاقتصادية سواء الأنشطة المباشرة التي تتيحها هذه المشاريع أو الأنشطة غير المباشرة التي تنتجها للخدمات العمومية التي ستوفرها المنشآت والهياكل الأساسية بعد إنجازها، ورغم الانتهاء من بعض المشاريع إلا أن الكثير منها مازال في طور الإنجاز، ولذلك فإن الآثار الاقتصادية لمجموع هذه المشاريع ستظهر تدريجيا وعلى كل القطاعات، ومنها قطاع السياحة الذي يعتمد و بشكل كبير على قطاع النقل.

سيتم التطرق في هذا المبحث إلى علاقة النقل بالسياحة وكذا دوره في تنمية السياحة، مع ابراز أهمية مشروع الطريق السيار شرق-غرب وانعكاساته على قطاع السياحة، باعتباره أهم مشروع عرفته الجزائر في مجال المنشآت الأساسية.

المطلب الأول: علاقة النقل بالسياحة

هناك ارتباط وثيق بين نمو صناعة النقل و نمو صناعة السياحة في العالم وعلى مدى مراحل تاريخية متعاقبة، حيث كلما نشطت حركة النقل نشطت حركة السياحة بطريقة موازية والعكس صحيح. ويُعد النقل بمثابة القاعدة الأساسية التي تركز عليها صناعة السياحة، إذ أن الظاهرة السياحية تقوم على انتقال السياح من مكان لآخر، ولا يمكن أن تتحقق عملية الانتقال بدون توفر النقل. وما كان للظاهرة السياحية أن تنشأ أو تظهر للوجود لولا توفر عامل النقل.

يؤثر النقل في الطلب السياحي، فكلما تطورت وسائل النقل زاد الطلب السياحي و العكس صحيح مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة. وفي الأنشطة الاقتصادية الأخرى يلاحظ ثبات المستهلك وفي الغالب تُنقل السلع الى الأسواق القريبة منه. أما في النشاط السياحي فالعكس هو الوارد، حيث ثبوت المنتج السياحي و المستهلك هو الذي ينتقل لشراء المنتج السياحي. وهنا تكمن أهمية النقل في الطلب السياحي. فالتعامل في عملية النقل لا يتم مع صناديق أو أكياس أو علب، وإنما يتم مع الانسان وهنا تصعب وتتعدّد العملية نظرا لما يمتاز به الانسان من طبيعة بيولوجية وإحساس وشعور ومزاج، مما يتطلب توفير كل وسائل الراحة و الأمان لنقل المسافرين والتعامل معهم بأسلوب خاص يختلف كليا عن التعامل مع البضاعة أو السلع المنقولة.

كما يؤثر النقل في العرض السياحي أيضا، فعملية التنمية السياحية تعتمد كليا على عملية النقل، وما تقوم به من نقل عناصر الانتاج المختلفة و اللازمة لتحقيق الاستثمار السياحي. وبذلك تتحقق القاعدة الآتية "كلما تطورت وسائل النقل نما العرض السياحي والعكس صحيح مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة". كما أن توافر وسائل النقل تعني اىصال التنمية السياحية إلى أبعد الأقاليم وإمكانية استثمارها سياحيا.

المطلب الثاني: دور النقل في تنشيط ودعم المشروعات السياحية

يبرز الارتباط الطردي للدفع التنموي بين كل من فعاليات النقل وقطاع السياحة في قوى الدفع المتبادل. فتطور السياحة يرتكز أساسا على النقل الذي بدوره ما تطورت السياحة بمعدلات مذهلة فاقت كل تصور، خاصة في النصف الثاني من القرن العشرين.

كما تعتمد السياحة على انتقال الانسان من محل إقامته إلى مكان آخر، وهذا الانتقال يعتمد أساسا على النقل، وإذ كانت السياحة من أهم القطاعات الرائدة التي لها القدرة على خلق النمو وتفعيل

القطاعات الأخرى، فإن قطاع النقل هو محور تفعيل السياحة، خاصة وأن نفقات النقل تستحوذ على حوالي 40% في المتوسط من إيرادات السياحة الدولية.¹

كما يُعتبر النقل من أهم أسباب تطور السياحة الدولية والمحلية وتزايد معدلات نموها، وفي نفس الوقت فإن السياحة ساهمت بشكل كبير في تطور وسائل النقل، وأملت الضرورة تسيير رحلات سياحية بوسائل نقل خاصة مثل: عربات النوم، والمركبات السياحية البرية والبحرية المتخصصة وغيرها، وهذا يقود بدوره في إطار تفعيل وسائل سياحية متخصصة- إلى توطين مشروعات سياحية في أماكن مُختارة تتوفر فيها مقومات السياحة، والتي غالبا ماتكون المحدد الأساسي في تشجيع وزيادة التدفقات السياحية.

وتتضح علاقات التأثير المتبادل بين القطاعين فيمايلي:²

- ارتفاع معدلات العمالة الموظفة في شركات النقل لتقديم الخدمات السياحية.
- إن وفرة وانتظام تقديم خدمات النقل، وثبات أسعارها، فضلا عن تحسين مستوى خدمة النقل ذاتها من شأنها زيادة الجذب السياحي في الدول التي تتوفر لديها مقومات السياحة.
- إن تزايد الطلب المحلي والعالمي على خدمات السياحة في أي دولة يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل، الأمر الذي يدعو إلى ضرورة التنسيق بين تخطيط النقل وتخطيط السياحة.

المطلب الثالث: أهمية الطريق السيار شرق-غرب في التنمية السياحية

يمتد الطريق السيار شرق-غرب على مسافة 1216 كم ويربط الجزائر من حدودها الشرقية بالطارف عند تونس إلى حدودها الغربية بتلمسان عند المملكة المغربية، وهو مشروع عملاق سُمي بمشروع القرن، حيث يُعتبر أكبر ورشة عرفتها الجزائر في جانب الهياكل الأساسية. كما أنه يدخل في إطار استراتيجية الدولة لإنجاز هياكل ومنشآت أساسية عصرية وفق معايير الجودة العالمية من أجل توفير متطلبات التنمية المستدامة.

كما يكتسي مشروع الطريق السيار شرق-غرب أهمية كبيرة في التنمية المحلية، من حيث توفير شروط التوازن الإقليمي في توزيع الأنشطة الاقتصادية، ومن حيث فك العزلة عن الكثير من المناطق

¹ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، مرجع سابق، ص 119.

² سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2002، ص 169.

وتحسين الظروف المعيشية لنسبة كبيرة من السكان، إضافة إلى الانعكاسات الإيجابية الأخرى المتمثلة في تقليص حوادث المرور، وريح الوقت وخفض تكاليف وسائل النقل عند التنقل عبر مختلف ولايات الوطن.

إضافة إلى أهمية الطريق في حد ذاته من الناحية السياحية لما يشتمل عليه من منشآت فنية ونظرا لوجود الكثير من مقاطعه في مناطق سياحية، سيتم أيضا تخصيص مساحات وفضاءات واسعة لإبراز الخصوصية الثقافية لكل منطقة يعبرها الطريق السيار، كما سيتم انشاء مرافق تجارية وترفيهية بمقاييس جودة عالية كمحطات الخدمات، الفنادق، مساحات الترفيه والتسوق، المصليات، مساحات لعرض منتجات الصناعة التقليدية.

أولا: الطريق السيار شرق-غرب¹

يتمد الطريق السيار على مسافة إجمالية تصل إلى 1216 كم، منها 927 كم طول الطريق السيار الجديد و 142 كم طرق ثانوية مُرممة، إضافة إلى 486 جسر و 50 جسر ممتد و 13 نفق. ويُنتظر أن يصل طول الطريق السيار إلى 1720 كم بعد إضافة الامتدادات التي تربطه بالموانئ وبعض المناطق الداخلية والمدن الساحلية.

ويتبع الطريق السيار خط الطريقين الوطنيين رقم 4 ورقم 5 اللذين يربطان مدينة الجزائر العاصمة بمدينة وهران ومدينة قسنطينة، ويمر عبر 19 ولاية هي الطارف، عنابة، سكيكدة، قالمة، قسنطينة، سطيف، برج بوعرييج، البويرة، بومرداس، الجزائر العاصمة، عين الدفلى، الشلف، غليزان، مستغانم، سيدي بلعباس، وهران وتلمسان، كما يمر عبر شلغوم العيد بميلة والمحمدية بمعسكر، وبإضافة ولايتي البليلة وتيبازة المحاذيتين للعاصمة يصبح العدد 21.

كما يُنتظر أن يضمن المواصلات لمجموع 32 ولاية، حيث سيتم إنجاز 60 محولا ومجموعة من الطرق الرابطة لربط المدن الداخلية والمدن الساحلية بالطريق السيار.

يتضمن مشروع الطريق السيار شرق-غرب مجموعة كبيرة من المنشآت الفنية على طول المقاطع الثلاثة للشرق، الغرب والوسط، وقد تنوعت هذه المنشآت بين الجسور والأنفاق والمحولات، وكان الهدف الرئيسي لهذه المنشآت اختصار المقاطع والتغلب على الطبيعة المعقدة للتضاريس على مستوى بعض الأجزاء، وقد تم مراعاة المقاييس الحديثة لإنجاز هذه المنشآت الخاصة بالمعايير المضادة للزلازل وشروط السلامة والأمن، إضافة إلى التركيز على الطابع الجمالي الفني بشكل يجعل هذه المنشآت عامل استقطاب إضافي إلى المناطق السياحية .

¹ ملف "البرنامج الخاص بالطريق السيار"، وزارة الأشغال العمومية.

وتتمثل أهم هذه المنشآت الفنية في الجسور والأنفاق.

أ. الجسور:

هي منشآت فنية ذات طول كبير، تتمركز أهمها في ولايات البويرة، البليدة، عين الدفلى وتلمسان، وتتمثل أهم جسور الطريق السيار في ما يلي:

• جسر واد الرخام:

وهو أكبر جسر يتضمنه الطريق السيار، ويعتبر من أكبر الجسور إفريقيا، يقع على بعد 15 كم من الشمال الغربي لمدينة البويرة، يبلغ طوله 745 م ويصل ارتفاعه إلى 110 م، ويكتسي جسر واد الرخام أهمية كبيرة لأنه يمثل حلقة رئيسية مكنت من اختصار المسافة بشكل كبير على مستوى مقطع الوسط وتجنب المنعرجات والمرتفعات الصعبة للجمال الصخرية وأودية المنطقة، كما يكتسي هذا الجسر أهمية كبيرة في فك العزلة عن التجمعات السكانية المحاذية له، إضافة إلى أهمية الجسر في تنمية السياحة والصناعات التقليدية التي تميز المنطقة.

• جسر واد جر:

استلزمت الطبيعة الطبوغرافية الصعبة بين ولايتي البليدة وعين الدفلى إنجاز 13 جسرا على مستوى مقطع العفرون-الحسينية، ويتراوح طول هذه الجسور بين 130م و 460م .

• جسر تلمسان:

نظرا لأن مقطع الطريق السيار الذي يعبر ولاية تلمسان هو أطول مقطع ولائي بطول 100 كم، وبسبب التلال التي تميز ولاية تلمسان، فقد تضمن مقطع الطريق بهذه الولاية إنجاز 16 جسرا كبيرا بأطوال تراوحت بين 180م و 650م.

ب. الأنفاق:

يشتمل الطريق السيار شرق-غرب على سبعة (07) أنفاق من الحجم الكبير¹، وهذا قصد اختراق المقاطع الجبلية والمرتفعات الوعرة التي اعترضت مسار الطريق أثناء عملية الإنجاز ببعض المناطق ذات التضاريس المعقدة، وقد تم مراعاة المواصفات الدولية لمثل هذه المنشآت الفنية سواء من حيث الأروقة وفق معيار (3X2)، أي مزدوج بثلاثة أروقة، أو من حيث معايير الأمن والسلامة داخل النفق كشرط التهوية والإضاءة والمراقبة بالفيديو ومنافذ الطوارئ.

¹ ملف "البرنامج الخاص بالطريق السيار"، وزارة الأشغال العمومية.

وتتمركز هذه الأنفاق بمقطعي الوسط والشرق، وتتمثل أهم هذه المنشآت في:

• نفق الجباحية (البويرة):

يقع بمنطقة الجباحية بولاية البويرة، وهو عبارة عن نفقين ينفذان باتجاه الجسر العملاق لواد الرخام، ويمتدان على طولي 1190م و 1290م.

• أنفاق جبل بوزقزة (البويرة):

تتميز مرتفعات "بوزقزة" بولاية البويرة بخصائص جيولوجية معقدة، وهذا ما استلزم إنجاز نفقين مزدوجين لاخترق الجبل الفاصل بين الأخرسية والأربعطاش، النفق الأول يشتمل على رواقين بطولي 1750م و 1790م، أما النفق الثاني فيشتمل على رواقين بطولي 720م و 738م.

• أنفاق مقطع الشرق:

يُمثل مقطع الشرق أصعب مقطع واجهت فيه شركات الإنجاز صعوبات كبيرة بسبب سلسلة الجبال التي تميز هذا المقطع والتركيب المعقدة للتضاريس الشرقية خاصة على مستوى جبل "الوحش" بولاية قسنطينة، ويشتمل مقطع الشرق على ثلاثة (03) أنفاق من الحجم الكبير إضافة إلى مقطع مغطى بطول 200م عند مخرج مدينة الخروب بقسنطينة، ومن بين هذه الأنفاق الثلاثة يمثل النفق الواقع بمنطقة "القطر" بين ولايتي قسنطينة وسكيكدة أطول نفق في الجزائر بطول 2500م، ويخترق النفق الثاني جبل "الوحش" على مسافة 1900م، أما النفق الثالث فيقطع أيضا جبل "الوحش" بطول 300م.

ثانيا: أهمية الطريق على قطاع السياحة

يُعتبر الطريق السياحي شرق-غرب في حد ذاته هيكلا سياحيا جذابا، حيث يضم العديد من المنشآت الفنية المميزة التي تستهوي السياح، إذ أنه يحتوي على الكثير من الجسور والأنفاق والمحولات التي إضافة إلى أنها هياكل ذات تقنيات معقدة في الإنجاز تتميز أيضا بجمال فني، مثل جسر "واد الرخام" بالبويرة الذي يعتبر من أكبر الجسور في إفريقيا. ويضاف إلى هذا الدور الكبير الذي يلعبه الطريق السياحي في النهوض بالسياحة سواء الداخلية أو الأجنبية، وهذا بالنظر إلى مساره الذي يعبر الكثير من المناطق في مختلف الولايات، مما يسهل الوصول إلى الأماكن السياحية المتنوعة ومختلف القرى والمدن من شرق الجزائر إلى غربها.

كما ستساهم الفنادق والمطاعم ومراكز الترفيه والتسلية ومختلف المرافق التي ستقام على طول ضفتي الطريق السياحي في تشجيع العائلات والأفراد على القيام بجولات سياحية متعددة على طول السنة، خاصة وأن هناك مناطق تتميز بتساقط الثلوج وأخرى بجمال شواطئها وأماكن أخرى أثرية وغيرها.

ولقد غير الطريق السيار شرق-غرب من خريطة النقل والطرق بشكل جذري، حيث ساهم في تقليص المسافات المقطوعة بين مختلف المدن والولايات، كما غير الكثير من المسارات التي كان المسافرون مجبرون على تتبعها، وصار إنشاء محطات المسافرين يأخذ بعين الاعتبار مسار الطريق السيار، إضافة إلى الدور الذي صار يلعبه في التأثير على مسارات تشييد خطوط السكك الحديدية ومواقع المطارات، وذلك في إطار سياسة التكامل بين وسائل النقل المختلفة.

أما من ناحية الوقت والتكاليف، فللطريق السيار شرق-غرب انعكاسات ايجابية على حركة نقل البضائع وتنقل الأفراد من خلال تقليص المدة الزمنية للرحلة بشكل معتبر نظرا لجودة الطريق السيار واتساعه مما يقلل من نقاط الإزدحام إلى الحد الأدنى ويخفض من تكاليف استغلال العربات، إضافة إلى الانخفاض المتواصل لحوادث المرور حيث تشير الإحصائيات إلى انخفاض نسبة حوادث المرور في الأشهر الأولى لسنة 2010 بحوالي 25,39% عن نفس الفترة من 2009.

المبحث الرابع: تطور حركة النقل في الجزائر خلال الفترة 1999-2012

يُعتبر قطاع النقل ركن هام من أركان التنمية الاقتصادية لأي بلد من البلدان ودراسة النقل تتطلب الوقوف على واقع قطاع النقل القائم وتطوره ومدى مساهمته في نقل الركاب من أجل زيادة فاعليته في التنمية السياحية.

المطلب الأول: تطور حركة النقل البري

يُمثل النقل البري أحد أبرز التحديات التي تواجه تطوير السياحة في الجزائر إذ يجب أن تستجيب الخدمات المقدمة إلى الراحة والأمان والسرعة والانتظام والتكلفة المناسبة سيما وأن مساحة الجزائر كبيرة و التنقل عندئذ من منطقة لأخرى يستغرق عدة ساعات في اليوم.

والاهتمام بالنقل البري يفرض الاهتمام بشبكة الطرقات، وهنا تُشير أن الجزائر تمتلك شبكة طرق الأكثر كثافة في إفريقيا تُقدر بـ 180039 كم، منها 29107 كم طرق وطنية، 23888 كم طرق ولائية و 59044 كم طرق بلدية و 68000 كم طرق حضرية.¹ أما شبكة السكك الحديدية فتقدر بـ 4200 كم جزء ضئيل منها فقط مزود بالكهرباء.²

¹وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية، تقرير ملخص، حصيلة 2005-2009، برنامج 2010-2014.

²<http://www.el-mouradia.dz/arabe/algerie/Economie/algeriear.htm>. (08 /10/2013, 18 :59)

لقد شهد عدد المسافرين باستعمال الحافلة خلال الفترة 2011/1999 تزايدا ملحوظا بمعدل سنوي قدره 7.3%، كما عرف عدد الحافلات هو الآخر تزايدا في نفس الفترة و بمعدل سنوي حوالي 6%. وهذا ما يُوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 29: تطور نقل المسافرين عبر الطرق البرية باستعمال الحافلات في الجزائر في الفترة 2011/1999

السنوات	عدد الحافلات	التغير %	عدد المقاعد المتوفرة	التغير %
1999	41182	—	1244242	—
2000	46342	12.5	1327406	6.6
2001	48488	4.6	1428804	7.6
2002	49569	2.2	1465682	2.5
2003	55545	12.0	1620295	10.5
2004	58488	5.2	1793694	10.7
2005	62328	6.5	1903324	6.1
2006	65457	5.0	2000206	5.0
2007	68366	4.4	2079713	3.9
2008	70558	3.2	2208264	6.1
2009	74792	6.0	2300751	4.1
2010	79707	6.5	2526869	9.8
2011	82020	2.9	2631459	4.1

المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على

Ministère des Transports, Direction de la Planification et du Développement, Annuaire Statistique du Secteur, 2009 et 2011.

نُلاحظ من الجدول أن عدد المسافرين باستعمال الحافلة ارتفع من 1244242 مسافر سنة 1999 ليصل إلى 2631459 مسافر سنة 2011، كما انتقل عدد الحافلات في نفس الفترة من 41182 حافلة سنة 1999 إلى 82020 حافلة سنة 2011.

بينما عرف عدد المسافرين باستعمال القطار تراجعا ملحوظا، حيث انخفض من 32027 مسافر سنة 1999 ليصل إلى 27426 مسافر سنة 2011، كما انخفض كذلك عدد العربات المخصصة للركاب من 493 ليصل إلى 424 عربة في نفس الفترة، وهذا ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 30: تطور عدد المسافرين وعدد عربات الركاب في الجزائر خلال الفترة 1999-2012

السنوات	عدد العربات	التغير %	عدد المسافرين (ألف مسافر)	التغير %
1999	493	—	32027	—
2000	493	0.0	28324	-11
2002	468	-3.1	28876	0.3
2003	463	-1.0	27528	-4.6
2005	447	-2.8	25708	-6.6
2006	440	-1.5	21922	-15
2007	427	-2.9	19052	-13
2008	427	0.0	24744	29.8
2009	427	0.0	27843	12.5
2010	424	-0.7	27298	-1.9
2011	424	0.0	27426	0.4

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

Ministère des Transports, Direction de la Planification et du Développement, Annuaire Statistique du Secteur, 2009 et 2011.

رغم الأهمية الكبيرة التي تحتلها خطوط السكك الحديدية في تسهيل حركة الأفراد غير أن الجدول يبين تراجع عدد المسافرين في هذه الفترة، بسبب تمركز الأنشطة الاقتصادية في المدن الكبيرة مما جعل المردودية الاقتصادية لمثل هذه المشاريع ضئيلا خاصة في المدى القريب، غير أنه وبالنظر إلى الآفاق الواعدة من استكمال مختلف المشاريع الكبرى في جميع المناطق فإنه من المنتظر أن يعرف النقل باستعمال شبكة السكك الحديدية ارتفاعا مطردا بالتوازي مع نمو وتوسع الأنشطة الاقتصادية.

المطلب الثاني: تطور حركة النقل الجوي

تمتلك الجزائر 35 مطارا موزعة عبر كامل التراب الوطني، منها 12 مطارا ترقى للمعايير الدولية.¹ كما توجد شركات طيران عديدة تخدم الجزائر أهمها الخطوط الجوية الجزائرية، إيغل آزور، أيطاليا، الخطوط الجوية البريطانية، تونس للطيران، الخطوط الجوية المغربية، الخطوط الجوية الليبية، مصر للطيران، اللوفتهنزا، قطر للطيران، الخطوط الإيبيرية الإسبانية، الطاسيلي للطيران، الخطوط الجوية السورية، التركية للطيران، السعودية للطيران.²

¹http://www.el-mouradia.dz/arabe/algerie/Economie/algeriear.htm (08 /10/2013, 18 :59)

²وزارة تهيئة الإقليم، البيئة والسياحية، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، الكتاب الأول، ص 45.

وتُشير هنا أن الأسطول الجوي للخطوط الجوية الجزائرية عرف ركودا في الفترة ما بين 2000 و 2004، حيث كان يتشكل من 41 طائرة سنة 2000 وأصبح 40 طائرة فقط سنة 2004، ثم 38 طائرة سنة 2009، ليرتفع إلى 42 طائرة سنة 2011.

وتُبين احصائيات سنة 2011 أن حصة الخطوط الجوية الجزائرية على الشبكة الداخلية بلغت 86.55% و 47.76% على الشبكة الدولية، أما حصة الشركات الوطنية الخاصة فبلغت 13.32% على الشبكة الداخلية و 0.05% على الشبكة الدولية، بينما وصلت حصة المتعاملين الأجانب 52.19% على الشبكة الدولية و 0.12% على الشبكة الداخلية.¹

كما سُجل خلال الأربع سنوات الأخيرة انخفاضا في عدد المسافرين على الشبكة الداخلية وذلك بسبب ارتفاع سعر التذكرة، مما يؤثر سلبا على النشاط السياحي خاصة السياحة الصحراوية. وهذا ما يُوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم 31: تطور حركة المسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية خلال الفترة 2012/1999.

السنوات	المسافرون على الخطوط الداخلية	المسافرون على الخطوط الدولية	المجموع	التغير %
1999	1316423	1594741	2911164	—
2000	1028055	1709082	2737137	-6
2001	1248205	1874282	3122487	14
2002	955827	1766809	2722636	-12.8
2003	1227935	1971304	3199239	17.5
2004	1252010	1864406	3116416	-2.6
2005	1147210	1825527	2972737	-4.6
2006	1156061	1658401	2814662	-5.3
2007	1210311	1758193	2968504	5.4
2008	1355406	1870490	3225896	8.6
2009	1487179	2010710	3497889	8.4
2010	1296294	2067816	3364110	-3.8
2011	1259507	2285810	3545317	5.3

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

Ministère des Transports, Direction de la Planification et du Développement, Annuaire Statistique du Secteur, 2009 et 2011.

¹وزارة تهيئة الإقليم، البيئة والسياحية، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، مرجع سابق، ص 45

كما نلاحظ أن الحركة الإجمالية للمسافرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية عرفت تزايدا ملحوظا، بمعدل سنوي قدره 0.6%، حيث انتقل عدد المسافرين (على الخطوط الداخلية و الخطوط الدولية معا) من 2.9 مليون سنة 1999 ليتجاوز 3.5 مليون مسافر سنة 2011.

المطلب الثالث: تطور حركة النقل البحري

يوجد بالجزائر 40 ميناء، منها 11 مخصصة للصيد والتجارة والمحروقات، و اثنين مُخصصين للمحروقات (سكيكدة و أرزيو).¹ وقصد معرفة أهمية النقل البحري في الجزائر، نُعطي الجدولين التاليين الذين يُبرزان تطور حركة المسافرين على الشبكتين الداخلية والدولية.

الجدول رقم 32: تطور حركة المسافرين على الخطوط الداخلية عبر الموانئ في الجزائر خلال الفترة 2011-2005

السنوات	القادمون	التغير %	المغادرون	التغير %
2005	448530	—	398864	—
2006	461726	2.9	425544	6.6
2007	430411	6.7-	426289	0.1
2009	327938	23.8-	313500	26.4-
2010	324886	0.9-	310503	0.9-
2011	301236	7.2-	285284	8.1-

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

Ministère des Transports, Direction de la Planification et du Développement, Annuaire Statistique du Secteur, 2009 et 2011.

لقد عرف عدد المسافرين عن طريق البحر عبر الخطوط الداخلية تراجعاً واضحاً، حيث تراجع من 398864 وافدا سنة 2005 إلى 285284 سنة 2011، أي بمعدل انخفاض سنوي قدره 5.1%. ونفس الشيء بالنسبة للمغادرين، حيث انخفض عددهم من 448530 سنة 2005 ليصل 301236 سنة 2011، أي بمعدل انخفاض سنوي قدره 4.1%.

أما فيما يخص حركة المسافرين على الخطوط الدولية عبر الموانئ فقد شهدت تذبذبا ملحوظا خلال الفترة 2011/1999، وهذا ما نُوضحه فيما يلي:

¹<http://www.el-mouradia.dz/arabe/algerie/Economie/algeriear.htm>. (08 /10/2013, 18 :59)

الجدول رقم 33: تطور حركة المسافرين على الخطوط الدولية عبر الموانئ في الجزائر خلال الفترة 2012/1999

السنوات	عدد المسافرين	التغير %
1999	469229	—
2000	519468	10.7
2001	545723	5.0
2002	473092	13.3-
2004	497670	5.5
2006	520416	4.7
2007	484510	6.8-
2009	468254	5.5
2010	463561	1.0-
2011	447323	3.5-

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على

Ministère des Transports, Direction de la Planification et du Développement, Annuaire Statistique du Secteur, 2009 et 2011.

نستخلص من دراستنا لواقع قطاع النقل في الجزائر وتطور عدد المسافرين حسب وسيلة التنقل، أن النقل الجوي هو طريقة النقل المفضلة لدى المسافرين قصد وصولهم للحدود، حيث يُمثل نسبة 47%، ثم يليه النقل البحري بـ 34% وبعده النقل البري بنسبة 19%.

المبحث الخامس: النقل السياحي

يُشكل النقل السياحي رُكنا أساسيا من أركان السياحة، فلا يُكتب لأي مشروع سياحي النجاح ما لم يتوفر له عنصر النقل وبالشكل المناسب.

المطلب الأول: خصائص ومميزات النقل السياحي

لكي يخدم النقل الأغراض السياحية بالشكل الأمثل يجب أن يتسم بالخصائص التالية:¹

- الراحة: يجب أن تُوفّر وسائل النقل المقاعد المريحة والخدمات اللازمة، مع إمكانية التمتع برؤية المناظر الطبيعية خلال الرحلة السياحية.

¹ سليمان علي القطايري، تقرير بعنوان، البنية الأساسية ودورها في التنمية السياحية، وزارة التخطيط والتنمية، اليمن.

- **الأمان:** إن تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة ضد الضياع والتلف من الأمور التي تشجع الطلب على خدمات النقل للأغراض السياحية.
- **السرعة:** وليس المقصود في هذا المجال أن تتطلق وسائل النقل بأقصى سرعة ممكنة، بل يجب مراعاة الحالات النفسية للسياح، وقد يكون من الأفضل اختيار السرعة التي يطمئن لها السائح والتي تسمح له بالتمتع بالمناظر الطبيعية أثناء الرحلة.
- **السعة:** يجب أن تتلائم طاقات إستيعاب وسائل النقل مع عدد السياح وكذا أمتعتهم، كما ينبغي على جهاز النقل أن يمتاز بالمرونة بما يتناسب و حجم الطلب خلال كل فصول السنة.
- **التردد:** إن توفر أوقات متعددة في اليوم الواحد لانطلاق وسائل النقل بين نقطتين يعطي السائح مجال الاختيار في وقت السفر ويقلل من فترات الانتظار.
- **الانتظام:** إن الالتزام بمواعيد السفر يبعث الثقة في نفوس المسافرين، ويُمكن السياح من استغلال أوقاتهم بشكل أفضل.
- **الشمول:** قد تتضمن الرحلة السياحية استخدام أكثر من واسطة من وسائل النقل، فالمطار مثلا يقع عادة على بعد كيلومترات من المركز السياحي، وهذا يتطلب توفير طريق للربط بين المطار والمركز السياحي، وتهيئة وسائل النقل لهذا الغرض. ومن الضروري أن تتضمن بطاقة السفر كافة الأجور فلا يحتاج السائح إلى إجراءات حجز أو ماشابه لدى تغيير وسيلة النقل.
- **الكلفة المناسبة:** تُشكل كلفة النقل نسبة مُعتبرة من مجمل تكاليف السياحة، وإن أي محاولة لتقليل كلفة النقل ستسمح لعدد أكبر من المواطنين من القيام برحلات سياحية، و يُمكن أن يتم هذا عن طريق اتخاذ الدولة السياسات المناسبة لضمان تقديم خدمات نقل بتكاليف أقل وبصورة خاصة للسياح.
- **المسؤولية:** ينبغي أن يتحمل جهاز نقل الأشخاص والأمتعة مسؤولية هذا النقل بأمان، وتعويض الأضرار في حال الحوادث وفقدان الأمتعة.

المطلب الثاني: مشاكل النقل السياحي

ينتج عن النقل السياحي مجموعة من المشاكل التي تزداد وضوحا كلما ازدادت درجة التطور في وسائل النقل التي ترتبط بدورها بتطور المجتمعات، حيث تكون أكثر وضوحا في الدول المتقدمة منها في

الدول المتخلفة والنامية، وهذه المشاكل تتراوح بين مستويات مختلفة منها ما يمكن التغلب عليه ومنها ما يؤدي إلى خسائر مادية أو بشرية، والتي يمكن تقسيمها كمايلي:

أولاً: المشاكل المتعلقة بوسائل النقل

و يُمكن حصرها فيمايلي:¹

- عدم مواكبة وسائل النقل السياحي للتطور المستمر لحاجات ورغبات السائحين والمسافرين، إضافة إلى عدم التجديد وإدخال التطورات التقنية مما ينعكس في زيادة حالات التعطل والحوادث التي تتعرض لها وسائل النقل.
- عدم مراعاة ظروف عمل وسيلة النقل وشروط ومحددات عملها كالسير في طرقات غير مناسبة وتحميلها أكثر من طاقتها العادية.
- سوء استخدام وسائل النقل من قبل المسافرين والسائحين وأحياناً تعمد تخريبها وتكون خاصة في شركات القطاع العام وذلك لأسباب متعددة منها عدم الرضا وعدم الانتماء وأحياناً حالات اليأس والإحباط والجهل.
- النقص في عدد وسائل النقل السياحي مقارنة بعدد السكان.
- تُعاني المدن في الدول المتقدمة والدول المتخلفة من مشكلة الإزدحام على حد سواء وتُعد وسائل النقل البري من أهم العوامل التي تؤدي إلى ازدحام شوارع المدن والمراكز العمرانية الأخرى والطرق الرئيسية المؤدية إليها مما يترتب عليه مايلي:
 - زيادة وقت الرحلات وإلغاء بعضها.
 - تأخر السياح.
 - الضيق والقلق الذي يصيب السياح.
 - ارتفاع درجة حرارة الأماكن التي يقع فيها الإزدحام.
- عدم قدرة الطرق والشوارع والمنشآت وأماكن الوقوف على استيعاب وسائل النقل البري نتيجة للزيادة المستمرة لعدد وسائل النقل داخل المراكز العمرانية المختلفة وحولها، كذلك بالنسبة لوسائل النقل الجوي والبحري والتي تكون أكثر وضوحاً في الدول المتقدمة عنها في الدول النامية.

¹ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، مرجع سابق، ص 665.

- الإهمال وعدم اجراء الصيانة الدورية اللازمة لوسيلة النقل والتأخر في تبديل قطع الغيار .
- وقوع الحوادث التي تعد من أخطر المشاكل التي تقضي على حياة العديد من الأشخاص كل عام وهذا بسبب:

- عدم الاهتمام بصيانة الطرق ومراقبتها.
- نقص مراكز الخدمات على الطرق الرئيسية.

- قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل التي تكون واضحة في وسائل النقل العام التي تُستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب وبالذات وسائل النقل العام مثل الحافلات والقطارات، ففي هذه الوسائل خاصة في الدول النامية يجد الشخص نفسه في حافلة أو قطار مزدحم بالركاب، وتتعدم فيه أسباب الراحة النفسية والجسدية.

زيادة على المشاكل المرتبطة بوسائل النقل، هناك مشاكل أخرى.

ثانيا: المشاكل المتعلقة بالخدمات

تُعاني وسائل النقل السياحي من بعض المشاكل التي لها علاقة بالمسارات ومحطات التوقف والاستراحات بالنسبة لوسائل النقل السياحي البري وإجراءات السلامة بالنسبة لوسائل النقل الجوي والبحري، وأهم هذه المشاكل مايلي:

- قلة محطات الاستراحة وعدم العناية الكافية بعملها وشكلها الخارجي، إضافة إلى ضعف خدماتها سواء التي يحتاجها السائح أو التي تحتاجها وسيلة النقل.

- صعوبة بعض الطرق المؤدية إلى بعض المواقع السياحية مثل تلك التي تقع في الجبال العالية أو في الصحراء أو قُرب الوديان أو على ضفاف الأنهار وغيرها، وعدم مُلائمة هذه الطرق من حيث المواصفات الفنية والاتساع للحافلات السياحية والتي يكون معظمها من الأحجام الكبيرة والتي لا تتناسب مع الطرق الوعرة والضيقة والالتواءات الشديدة والمنحدرات.

ثالثا: المشاكل المتعلقة بعمال النقل السياحي

يُعاني قطاع السياحة من العديد من المشاكل التي تعود في أساسها إلى العنصر البشري القائم على العمل في هذا القطاع وأهم هذه المشاكل مايلي:

- النقص الحاد في الموارد البشرية السياحية المتكونة والمتخصصة والتي لديها إلمام شامل بالطرق والوسائط والمحطات وأسس العمل السياحي المتطور، وذلك نتيجة ضعف التكوين والتطوير والسعي الدائم وراء تعظيم الأرباح دون الاهتمام بتفاصيل العمل الصغيرة.
- الإرهاق والتعب الشديدين اللذين يصيبان طاقم القيادة نتيجة طول فترة العمل وطبيعته الصعبة ونقص المكافآت مما يؤثر على أداء العمل.

المطلب الثالث: إجراءات تطوير النقل السياحي

يتأثر النقل السياحي بالمناخ الدولي والاقليمي والاستقرار الداخلي للبلد المعني شأنه شأن أي نشاط خدمي في أي بلد، فكلما كان المناخ الدولي أكثر استقراراً وأمناً وكلما زاد الاستقرار الداخلي في أي بلد كلما أدى ذلك إلى زيادة الحركة السياحية فيه، مما يؤدي إلى تطور النقل السياحي الذي يُعتبر أحد أهم أعمدة الصناعة السياحية المتطورة، وهذا ما يتطلب من القائمين على خدمات النقل السياحي العام والخاص العمل جدياً لحماية وتطوير هذه الخدمات والحفاظ عليها بمستوى متميز والعمل على تطويرها لكي تتلاءم مع التطورات العالمية المستجدة والتوجه العالمي نحو اقتصاد الخدمات. ويُمكن تحقيق ذلك عن طريق مايلي:¹

أولاً: تحقيق التكامل والانسجام بين السياسة السياحية العامة للدولة وبين سياسة تخطيط النقل السياحي وذلك من خلال التنسيق بين الأجهزة المسؤولة عن كلا الاتجاهين وذلك في ظل وضوح أهداف التنمية السياحية سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية أو ثقافية أو بيئية، ومن أهم الاستراتيجيات التي يُمكن إتباعها لتحقيق ذلك مايلي:

أ- إقامة مراكز متخصصة في مجال تخطيط النقل السياحي تقوم بتطوير السياسة السياحية وتنفيذها من خلال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتطورة، والتي تستند على قاعدة من البيانات تشمل كل متغيرات النشاط السياحي، مثل شركات النقل السياحي والفنادق والقرى السياحية والمطارات والموانئ والمنافذ البرية والبحرية والجوية وأعداد السائحين والمسافرين، مع ضرورة أن تكون هذه المراكز متصلة بشبكة المعلومات الدولية بما يمكنه من مواكبة التطورات الحديثة في أسواق النقل الدولية.

¹ شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته، الفعاليات وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية 2006 ص 304.

ب-التنسيق والتعاون بين مختلف المديرية الولائية للسياحة ووزارتي السياحة و النقل قصد تنمية الحركة السياحية الوافدة ويتم ذلك من خلال القيام بالاجراءات التالية:

- العمل على فتح أسواق سياحية جديدة باستمرار وتطويرها بناء على سياسات مدروسة.
- العمل على زيادة فعالية التسويق السياحي من خلال المشاركة في المعارض والمهرجانات والمؤتمرات السياحية.

- تبسيط اجراءات الدخول والخروج على المنافذ الحدودية المختلفة البرية، البحرية والجوية.
- العمل على تحقيق التنمية السياحية المتواصلة من خلال الاستغلال الأمثل للموارد السياحية واستخدام وسائل نقل متطورة تتناسب و الموقع السياحي، وكذا الحفاظ على البيئة في المناطق السياحية.
- الاستفادة من الخبرات الدولية في مجال النقل السياحي خاصة في مجالي التعليم والتكوين.

ثانيا: تنشيط السياحة الداخلية ضمن البلد

إن تطور النقل مواكب للحركة السياحية في أي بلد، ويتطلب تنشيط السياحة الداخلية في أي بلد الحفاظ على مستوى متميز من خدمات النقل السياحي ويتم ذلك من خلال العمل على:

- اجراء تخفيضات في أسعار النقل، الإقامة الفندقية ومنح أسعار تشجيعية للسياح المحليين،
- تنشيط سياحة المجموعات من خلال القيام برحلات سياحية جماعية بأسعار مقبولة.
- تشجيع الاستثمار في مجال السياحة وذلك من خلال تقديم تحفيزات مختلفة منها:

- تخفيض الرسوم والأعباء المالية سواء على شركات النقل السياحي أو على الفنادق و السياح.
- توفير التسهيلات المصرفية اللازمة لشركات النقل السياحي.
- منح تسهيلات خاصة للشركات الأجنبية الراغبة بالاستثمار في قطاع السياحة.

- تنمية المهارات الفنية في قطاع السياحة وزيادة فرص التشغيل والعمل على استقرار العمالة السياحية الموجودة ووضع البرامج التدريبية لتأهيلها بشكل مستمر وفقا للمتطلبات الفعلية لسوق النقل السياحي الحالي والمستقبلي وتشجيع القطاع الخاص والعام على المشاركة الفعالة في تطويره بما يخلق نوع من المنافسة البناءة.

خلاصة الفصل الثالث:

رأينا، في هذا الفصل، أن النقل مُتعدد ومُتنوع وهذا لتعدد وسائل وطرق النقل، فنجد النقل البري الذي يتم فيه النقل باستخدام السيارات أو القطارات، ويكون سيرها على الطرق أو السكك الحديدية، والنقل النهري ويكون باستخدام السفن عن طريق الأنهار أو البحار أو المحيطات، أما النقل الجوي فيكون بالطائرة عن طريق الخطوط الجوية، وقد شهد النقل تطورا كبيرا نتيجة للتطورات الكبيرة التي عرفتتها وسائل النقل، وقد وافق هذا التطور زيادة في حركة السياحة الدولية خاصة بالنسبة للدول التي تتوفر لديها وسائل نقل ومنشآت قاعدية متطورة، لما توفره من متطلبات السائحين، من سرعة وراحة وأمان.

كما رأينا أن المشاريع التي أطلقتها الدولة، مع بداية 2000، خاصة منها الطريق السيار شرق-غرب، طريق الساحل، الطريق العريض للهضاب العليا، الطريق السريع، مداخل الهضاب العليا، طريق المواصلات الكبير شمال جنوب، بالإضافة إلى مشاريع السكك الحديدية ومشروع الميترو، والترامواي، سيكون لها الدور الكبير في تنشيط السياحة.

وتطرقنا في نهاية الفصل لمختلف المشاكل التي يُعاني منها النقل السياحي والتدابير الواجب اتخاذها قصد تطويره.

خاتمة

يتبين من خلال ما تقدم عرضه في دراستنا هذه جملة من المعطيات التي تؤكد الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في التنمية السياحية، وأن التصدي لتحديات النقل، باعتباره جزءا من البنية التحتية الأساسية، في المرحلة القادمة هو مطلب أكثر أهمية من مجرد حصر الرصيد المتوفر حاليا من النقل، وبالرغم أن الجزائر لها موقع جغرافي متميز وتتمتع بمقومات سياحية هائلة تُؤهلها لأن تكون وجهة سياحية إقليمية ودولية بامتياز، إلا أننا رأينا في هذه الدراسة أن مساهمة قطاع السياحة الجزائري في إجمالي الناتج المحلي بلغت 2.4 % سنة 2012، وهي بعيدة عن ما هو موجود في كل من تونس و المغرب وهذا بالرغم من امتلاك هذه الدول نفس الخصوصيات الجغرافية.

إن من أهداف الخطط التنموية لكل الحكومات المتعاقبة في الجزائر هو تنويع مصادر الدخل بدلا من الاعتماد على النفط، و يُمكن هنا لقطاع السياحة أن يلعب دورا أساسيا ضمن القطاعات المنتجة غير النفطية المُشكلة للاقتصاد الوطني، وذلك بتشجيع الاستثمارات المطلوبة سيما في مجالي السياحة والنقل، والسهر على تطبيق المخطط الوطني لتهيئة الإقليم في آفاق 2025.

ويمكن جمع أهم النتائج والتوصيات في ما يلي:

النتائج:

1. تدفق ضعيف للسياح، حيث بلغ عدد الوافدين 2634056 سائحا أغلبهم جزائريون مقيمون بالخارج، بينما بلغ 5950464 سائحا في تونس و 9375000 سائحا في المغرب سنة 2012، وهذا بالرغم من تشابه المقومات السياحية الطبيعية، وبهذا تم نفي الفرضية الأولى.
2. ضعف مساهمة القطاع السياحي في الاقتصاد الوطني، حيث لم تتجاوز مساهمته 2.4% سنة 2012، وبهذا تم إثبات الفرضية الثانية.
3. إن إقامة الهياكل الأساسية يُعتبر شرطا ضروريا لعملية التنمية والقضاء على مظاهر التخلف الاقتصادي.
4. هناك تزايد في عدد المسافرين باستعمال مختلف وسائل النقل (ماعدا النقل بالسكك الحديدية) في الجزائر، وبهذا يتم إثبات الفرضية الثالثة.
5. يُرتقب أن تكون هناك انعكاسات ايجابية كبيرة للطريق السيار شرق-غرب على التنمية الاقتصادية في جميع القطاعات، سيما قطاع السياحة، وفي الكثير من المناطق، وبهذا يتم إثبات الفرضية الرابعة.
6. نقص طاقات الإيواء وتوزيعها مرتكز أساسا على المنتج الحصري بنسبة 51% يليه المنتج الشاطئ بنسبة 30% أما باقي المنتجات فطاقات إيوائها ضعيفة.

7. ضعف نوعية المنتج السياحي بالرغم من المؤهلات التي يتميز بها المنتج الجزائري، إلا أنه غير تنافسي فيما يخص نوعية الخدمات المقدمة على مستوى المؤسسات الفندقية وهاكل الاستقبال التي تتميز هي الأخرى بضعف طاقاتها وعدم مواكبتها للمعايير المعمول بها عالميا.
8. عدم الاستفادة من خدمة النقل بالسكك الحديدية للأغراض السياحية.
9. عدم وجود خطوط نقل مباشرة للأماكن السياحية والأثرية.

التوصيات:

- قصد مساهمة القطاع السياحي الجزائري في تمويل الاقتصاد الوطني تُورد بعض التوصيات:
1. تكوين الموارد البشرية اللازمة التي يحتاج إليها القطاع السياحي حتى تتمكن المؤسسات السياحية من القيام بدورها بالشكل المطلوب.
 2. المحافظة على مميزات المواقع السياحية، لأن جذب السياح إلى هذه المواقع قد تعتمد على المناخ أو الطبيعية أو التاريخ.
 3. الاستغلال الجيد للموارد السياحية المتاحة مع توفير المرونة لها لتتمكن من مواكبة احتياجات الطلب السياحي المحلي والعالمي، والعمل على ربط الأماكن السياحية والأثرية بشبكة طرق مدروسة وتوفير خطوط نقل مباشرة تؤدي إليها.
 4. ربط خطة التنمية السياحية مع خطط التنمية الاقتصادية الأخرى لمختلف القطاعات الاقتصادية لتحقيق نمو متوازن مع ضرورة استخدام السياحة كمحرك للتنمية الإقليمية المتوازنة.
 5. دراسة السوق السياحية المحلية، من أجل معرفة نوعية السياح الوافدين وكذا رغباتهم المفضلة.
 6. العمل على إحداث مديرية متخصصة في إدارة وتنظيم شؤون النقل السياحي بمختلف أنواعه مهمته تنظيم عملية النقل السياحي والإشراف المباشر على كل الشركات التي تنشط في هذا المجال.
 7. ضرورة العمل على الاستفادة من النقل بالسكك الحديدية لخدمة لقطاع السياحة.
 8. القيام بالمزيد من الدراسات والأبحاث على واقع النقل في الجزائر وكيفية تطويره قصد مساهمته في النهوض بالاقتصاد الوطني سيما قطاع السياحة، مع ضرورة إيجاد حلول لمشكل الاختناقات المرورية.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

أ. الكتب:

1. أحمد فوزي ملوخية، التنمية السياحية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الاسكندرية 2007.
2. أحمد ماهر، عبد السلام أبو قحف، تنظيم وإدارة المنشآت السياحية والفندقية، الطبعة 2، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية، مصر 1999.
3. حمد سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، مصر، 2003.
4. خليف مصطفى غرابية، السياحة البيئية، الطبعة الأولى، دار يافا، عمان، الأردن، 2008.
5. سراب إلياس، حسن الرفاعي وآخرون، تسويق الخدمات السياحية، الطبعة الأولى، دار الميسرة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
6. سعيد البطوطي، إقتصاديات السياحة والفنادق، مكتبة الأنجو المصرية، 2002.
7. سميرة ابراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2002.
8. شريف محمد، ماهر، تخطيط النقل وسياساته، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2006.
9. عادل عبد الجواد منسي، التسويق السياحي، دار الكتب المصرية، القاهرة 2001.
10. عون خير الله عون حمد، محاضرات في إقتصاديات النقل السياحي، مكتبة بستان المعرفة، 2012.
11. فضل ابراهيم الاجود، المدخل إلى جغرافيا النقل، الدار العربية للنشر والتوزيع، جامعة سبها، ليبيا، بدون سنة نشر.
12. منثى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، إقتصاديات السفر والسياحة، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000.
13. منثى طه الحوري، اسماعيل محمد علي الدباغ، مبادئ السفر والسياحة، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001.

14. محمد خميس الزوكة، صناعة سياحة من منظور جغرافي، الطبعة الثانية، دار المعرفة، الاسكندرية، 1997.
15. محمد صبحي عبد الحكيم، حمدي أحمد الديب، جغرافية السياحة، مكتبة الأنجو المصرية، القاهرة، مصر، 2012.
16. محمد عباس ابراهيم، السياحة والموروث الحضاري- دراسة في أنثروبولوجيا السياحة- دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2013.
17. وفاء زكي ابراهيم، دور السياحة في التنمية الاجتماعية، دراسة تقويمية للقرى السياحية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006.

ب. الرسائل الجامعية

1. بودي عبد القادر، أهمية التسويق السياحي في تنمية القطاع السياحي بالجزائر- السياحة بالجنوب الغربي، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2006.
2. حميداتو محمد الناصر، السياحة في الجزائر- دراسة تحليلية قياسية للتدفقات السياحية- مذكرة ماجستير، المعهد الوطني للتخطيط والاحصاء، بن عكنون، الجزائر، 2005.
3. سعاد صديقي، دور البنوك في تمويل المشاريع السياحية- حالة بنك الجزائر الخارجي وكالة جيجل، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2006.
4. كريم قاسم، ترقية السياحة في الجزائر- حالة الديوان الوطني للسياحة، رسالة ماجستير، المدرسة العليا للتجارة، الجزائر، 1998.
5. كواش خالد، أهمية السياحة في ظل التحولات الاقتصادية- حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2004.
6. محمد فوزي شعوبي، السياحة والفندقة في الجزائر، دراسة قياسية 1974-2002، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 2007.
7. مسكين عبد الحفيظ، دور التسويق في تطوير النشاط السياحي في الجزائر- حالة الديوان الوطني للسياحة، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التجارية، قسنطينة، 2010.
8. معروف حيدر حسن، النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في سورية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة تشرين، كلية الاقتصاد، اللاذقية، سوريا، 2005.
9. مفاتيح يمينة، تسويق السياحة الاقليمية الصحراوية في ظل التنمية المستدامة- دراسة حالة إقليم الأهقار، مذكرة ماستر جامعة قاصدي مرباح، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، ورقلة، 2012.

10. موفق علي، أهمية السياحة في الاقتصاد الوطني، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية و علوم التسيير، 2002.
11. هدير عبد القادر، واقع السياحة في الجزائر وآفاق تطورها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 2006/2005.
12. وردة أحمد السيد محمد حسن، التنمية في محافظة بوسعيد، رسالة ماجستير في الجغرافيا، كلية البنات، جامعة الأزهر، القاهرة 2010.
13. يونس موسى النوايسة، تنمية السياحة في محافظة الكرك، رسالة ماجستير في الجغرافيا، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، أيار 2001.

ت. الملتقيات، التقارير والمجلات

1. أحمد قايد نور الدين، الأهمية والأثر الاقتصادي لتنمية قطاع السياحة-حالة الجزائر - الملتقى الوطني حول اقتصاديات السياحة ودورها في التنمية المستدامة، بسكرة، 2010.
2. خالد كواش، مقومات ومؤشرات السياحة في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا العدد الأول، 2004، 237-213.
3. خلوط عواطف، السياحة والتنمية الاقتصادية والاجتماعية، مجلة رؤى اقتصادية، جامعة الوادي، العدد الثالث، ديسمبر، 2012.
4. شبوطي حكيم، الدور الاقتصادي للسياحة مع الاشارة لحالة الجزائر، مجلة البحوث والدراسات العلمية، 2011، 112-67، جامعة المدينة.
5. عيسى مرزوقة، شخشاخ محمد الشريف، التنمية السياحية المستدامة في الجزائر، الملتقى الدولي حول اقتصاديات السياحة ودورها في التنمية المستدامة، 9-10 مارس جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2010.
6. مبروك رايس، واقع وتحديات السياحة الصحراوية في الجزائر ودورها في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة.
7. نورالدين هرمز، التخطيط السياحي والتنمية السياحية، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 28، العدد 3، 2006.
8. ورقة عمل الهيئة العليا للسياحة بعنوان الأهمية والأثر الاقتصادي لتنمية قطاع السياحة، حالة المملكة العربية السعودية، أياها 19-21/6/2001.
9. ورقة عمل، وزارة التخطيط والتنمية سليمان علي القطايري، البنية الأساسية ودورها في التنمية السياحية، اليمن، بدون سنة نشر.
10. ملف "برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي 2001-2004"، مصالح رئاسة الحكومة الجزائرية.
11. ملف "البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي"، مصالح رئاسة الحكومة، أبريل 2005.

12. ملف "البرنامج الخماسي للتنمية 2010-2014"، موقع الأنترنت الرسمي لرئاسة الجمهورية، أوت 2010.
13. تقرير "حصيلة برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي"، مصالح رئاسة الحكومة.
14. البنك المركزي المصري، المجلة الاقتصادية، المجلد الثالث والخمسون، العدد الثالث، 2013/2012.
15. وزارة السياحة، الديوان الوطني للسياحة، السياحة الثقافية، دليل سياحي.
16. وزارة السياحة والصناعات التقليدية، احصائيات 2012.
17. وزارة تهيئة الاقليم، البيئة والسياحة، المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، الكتاب الأول.
18. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 11، الصادرة في 19 فبراير 2003.
19. عادلة رجب، ورقة بحثية بعنوان "نحو تعزيز تنافسية السياحة في مصر"، 14 أبريل 2011، المركز المصري للدراسات الاقتصادية.
20. وزارة السياحة المغربية، السياحة في أرقام.
21. الديوان الوطني للإحصائيات، المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، مطبعة الديوان الوطني، الجزائر، 1996.
22. الديوان الوطني للسياحة، الحمامات المعدنية منتج خاص، مجلة الجزائر سياحة، مطبعة الديوان الجزائري، العدد 33، بدون سنة نشر.

ث. المواقع الرسمية

- | | |
|--|---------------------------------------|
| www.ons.dz | 1. الديوان الوطني للإحصائيات |
| www.mtp.gov | 2. وزارة الأشغال العمومية الجزائرية |
| www.ministere-transport.gov.dz | 3. وزارة النقل الجزائرية |
| www.mta.dz | 4. وزارة السياحة و الصناعات التقليدية |
| www.andi.dz | 5. الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار. |
| www.tourism.gov.eg | 6. وزارة السياحة المصرية. |
| www.tourisme.gov.tn | 7. وزارة السياحة التونسية. |
| www.tourisme.gov.ma | 8. وزارة السياحة المغربية. |

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

A. LIVRES:

1. Ahmed Tessa, Economie Touristique et aménagement du territoire, OPU, Alger.

2. Jean Pierre et Michel Balfet, Management et Tourisme, Pearson éducation, Edition 2007, France.

B. DOCUMENTS ET RAPPORTS:

1. Dossier « L'Autoroute Est-Ouest », Agence nationale des Autoroutes.
2. Ministère des Transports, Direction de la Planification et du Développement, Annuaire Statistique du Secteur, 2009 et 2011.
3. Guide investir en Algérie, KPMG International coopérative, mars 2010.
4. M.BELATTAF, Impacts socioéconomiques et environnementaux de l'autoroute Est-Ouest en Algérie, Laboratoire d'Economie et développement, FSEGC – Université de Bejaïa.
5. Rapport « l'Algérie en chiffres », Agence nationale de promotion du commerce extérieur (AGEX), Alger, mai 2008
6. Rapport national sur les objectifs du Millénaire pour le développement « Algérie », le Gouvernement Algérien, juillet 2005.
7. Ministry of Tourism, Tourist accommodation hotel capacity, growth in existing hotel capacity 1994–2010, Egypt.
8. African Statistical Yearbook, Annuaire Statistique pour l'Afrique, 2013.
9. WTTC, Economic Impact 2013, Egypt.
10. Ministère du Commerce et du Tourisme Tunisien, Office National du Tourisme, Le Tourisme Tunisien en Chiffres, 2010.
11. WTTC, Economic Impact 2013, Tunisia.
12. WTTC, Economic Impact 2013, Morocco.
13. Office National du Tourisme, Algérie Carte Touristiques.
14. Ministère du Tourisme, Sites Algériens Figurent Patrimoine Culturel de l'Unesco.
15. [www.tourisme.gov.ma /fr/tourisme-en-chiffres/chiffres-clés](http://www.tourisme.gov.ma/fr/tourisme-en-chiffres/chiffres-clés).
16. Ministère de l'aménagement du Territoire de l'environnement et de tourisme, Livre 2.
17. Schema Directeur D'aménagement Touristique SDAT2025, 1 janvier 2008.
18. <http://www.mtp.gov.dz/fr/permalink/3032.html>.
19. <http://www.el-mouradia.dz/arabe/algerie/Economie/algeriear.htm>.
20. UNWTO, World Tourism Barometer, volume 11, October 2013.
21. WTTC 2011.

