المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية

قسم السياسات العامة والنظم المقارنة

الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع النقل في الجزائر 2026/2020

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة الماستر في العلوم السياسية

تخصص سياسات عامة

اعداد الطالبة: اشراف الدكتور:

تلمساني أية زيام عبد النور

أعضاء لجنة المناقشة:

اسم ولقب الأستاذ	مؤسسة الانتماء	الصفة
أ.حميد رامي	المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية	رئيسا
د.زيام عبد النور	المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية	مشرفا ومقررا
أ.خننو فاتح	المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية	مناقشا

السنة الجامعية: 2026/2025

قال تعالى:

" وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ "

الآية 105، سورة التوبة.

شكر وعرفان

أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ الدكتور "عبد النور زيام" على نصائحه وإرشاداته القيمة ودعمه اللامحدود ومساندته لإنهاء هذا العمل.

الشكر الجزيل لأساتذة المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية الذين آمنوا بقدراتي وكانوا دعما لي طوال مسيرتي الجامعية.

كما يسرني أن أتوجه بخالص الشكر والامتنان إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بتقويم هذا العمل وتصويبه كل من الأستاذ "حميد رامي" والأستاذ "خننو فاتح".

أشكر جميع صديقاتي وزملائي الذي كانوا بمثابة إخوة لي في هذا الصرح الجامعي.

الشكر الجزير لطاقم المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية، كل الإداريين والموظفين على تقديم جميع التسهيلات للتوفيق في هذا العمل.

لكل من ساهم في انجاز هذا العمل...

شكرا لكم

الإهداء

إلى أمي قرة عيني،

إلى أبي سندي وقوتي،

إلى إخوتي: زكريا وأمير،

إلى أخواتي: نهاد وأسينات،

إلى خالتي رحمة الله عليها،

إلى صديقاتي وزملائي،

إليكم جميعا... أهدي هذا العمل المتواضع، ثمرة مسيرتي الدراسية.

ملخص الدراسة

يعد قطاع النقل إحدى الأبعاد الأساسية للسياسات العامة في الجزائر باعتبار أن النقل يشكل حاجة إنسانية محورية. ومنذ الاستقلال، أولت الدولة الجزائرية اهتماما كبيرا لهذا القطاع عبر برامج ومخططات مختلفة تهدف إلى تقديم أحسن خدمة للمواطن وتحسين ظروف التنقل، إلا أنه لازال يواجه العديد من المشاكل كالازدحام المروري، حوادث المرور، الحافلات المهترئة مما أثر على نوعية الخدمة العمومية.

في هذا السياق، تبنت الحكومة الجزائرية استراتيجية وطنية واضحة المعالم تهدف إلى ترقية وتطوير قطاع النقل وذلك عبر مجموعة من الآليات الكفيلة بتحقيق الأهداف المسطرة لمختلف أنماط النقل (بري، جوي، بحري) من أجل ضمان خدمة عمومية ذات جودة للمواطن الجزائري.

الكلمات المفتاحية: سياسة قطاعية، استراتيجية، قطاع النقل، تطوير.

Abstract

Transport policy is considered one of the fundamental pillars of public policies in Algeria, as transport represents an essential and pivotal human need. Since independence, the Algerian state has paid great attention to this sector through various programs and plans aimed at providing the best service to citizens and improving transit conditions. However, the sector still faces numerous challenges, such as traffic congestion, road accidents, and an outdated bus fleet, which has negatively affected the quality of public service.

In this context, the Algerian government has adopted a clear national strategy aimed at upgrading the transport sector and developing its indicators. This is being implemented through a set of mechanisms capable of achieving the set goals for various transport modes (land, air, and maritime) in order to provide an enhanced service for Algerian citizens.

Keywords: sectoral policy. Strategy. Transport sector. Development.

قائمة المحتويات

مقدمة 1

الفصل الأول: قطاع النقل في الجزائر 12

تمهيد:... 13

المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر 14

المطلب الأول: مراحل تطور قطاع النقل في الجزائر 14

1. النقل البري: 14

1.1. المرحلة الأولى 1962-1967: 14

2.1. المرحلة الثانية 1967-1988: 15

3.1. المرحلة الثالثة 1988-2000: 16

4.1. المرحلة الرابعة2001: 16

2. النقل البحري: 16

1.2. المرحلة الأولى: 17

2.2. المرحلة الثانية: 18

3.النقل الجوي:.....18

1.3. المرحلة الأولى: ماقبل وبعد الاستقلال 18

2.3. المرحلة الثانية 1970: 19

3.3. المرحلة الثالثة 2001: 19

المطلب الثاني: البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر..... 20

1. النقل البري: 20

2. النقل البحري 32

3. النقل الجوي 33

المطلب الثالث: الإطار المؤسسي والقانوني لقطاع النقل في الجزائر 35

1. الإطار المؤسسي لقطاع النقل في الجزائر..... 35

1.1. وزارة النقل:..... 35

2.1. النقل البري واللوجيستيك:..... 37

3.1. النقل البحري: 38

4.1. النقل الجوي: 38

2. الإطار القانوني لقطاع النقل في الجزائر 39

1.2. النقل البري: 39

2.2حركة المرور عبر الطرق: 39

المبحث الثاني: الاستراتيجيات المسطرة لتطوير قطاع النقل في الجزائر 40

المطلب الأول: الرؤية الاستراتيجية لتطوير قطاع النقل في الجزائر..... 41

المطلب الثاني: النقل في مخططات التنمية الاقتصادية في الجزائر 2001/ 2019 43

1. برنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004..... 44

1.1. تطوير المنشآت القاعدية المتعلقة بالنقل :..... 44

2.1. تطوير المنشآت القاعدية للنقل البري: 45

2. برنامج دعم النمو 2005-2009:..... 46

المطلب الثالث: التحديات التي يعاني منها قطاع النقل في الجزائر 51

خلاصة الفصل: 54

الفصل الثاني:تطوير قطاع النقل في الجزائر 2026/2020 55

تمهيد الفصل 56

المبحث الأول: نحو استراتيجية متكاملة لتطوير قطاع النقل في الجزائر..... 57

المطلب الأول: محاور رسم السياسة القطاعية للنقل في الجزائر..... 57

المطلب الثاني: الأهداف المسطرة لتطوير قطاع النقل في الجزائر 60

المطلب الثالث: آليات وأدوات تنفيذ السياسة القطاعية للنقل في الجزائر 64

المبحث الثاني: مؤشرات تطور قطاع النقل 2026/2020..... 68

المطلب الأول: مؤشر نمو النشاط وحجم التدفقات..... 68

1. النقل البري: 68

1.1. حظيرة المركبات:..... 71

3.1. نقل البضائع: 71

4.1. النقل عبر السكك الحديدية:..... 73

2.النقل البحري:.....79

3.النقل الجوي:.....81

المطلب الثاني: مؤشر التحول الرقمي لقطاع النقل في الجزائر:..... 84

تطبيقات الرقمنة في قطاع النقل 85

1. النقل البري: 85

2.النقل البحري:.....86

3.النقل الجوي:.....86

المطلب الثالث: مؤشر السلامة المرورية لتحقيق نقل مستدام 88

مؤشر السلامة المرورية:..... 89

المطلب الرابع: التقييم 92

خلاصة الفصل: 98

الخاتمة: 99

قائمة المصادر والمراجع 103

قائمة الجداول والاشكال

أولاً: قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
جدول 01	تطور شبكة الطرقات في الجزائر 2019/2010	21
جدول 02	تطور طول شبكة الطريق السيار شرق–غرب 2019/2010	24
جدول 03	تطور شبكة السكك الحديدية 2019/2010	28
جدول 04	تطور شبكة ميترو الجزائر 2019/2012	29
جدول 05	تطور شبكة الترامواي في الجزائر 2019/2012	31
جدول 06	أهم مشاريع قطاع النقل خلال برنامج الاستثمارات العمومية 2014/2010	47
جدول 07	ميزانية قطاع النقل والأشغال العمومية 2025/2020	64
جدول 08	تطور حظيرة المركبات 2024/2020	69
جدول 09	تطور عدد المسافرين 2024/2020	70
جدول 10	تطور شبكة السكك الحديدية 2024/2020	73
جدول 11	وضعية التليفيريك في الجزائر لسنة 2024	78
جدول 12	تطور حركة نقل البضائع 2024/2020	81
جدول 13	تطور عدد المسافرين عبر الخطوط الوطنية والدولية للفترة 2024/2020	82
جدول 14	حركة المطارات في الجزائر 2024/2020	83
جدول 15	عدد حوادث المرور 2024/2020	90

ثانياً: قائمة الأشكال والخرائط

الرقم	عنوان الشكل / الخريطة	الصفحة
شكل 01	خريطة مسار الطريق السيار شرق–غرب	23
شكل 02	خريطة تبين وضعية الطرقات في الجزائر	25
شكل 03	خريطة شبكة السكك الحديدية في الجزائر 2018	27
شكل 04	خريطة تمثل توزيع الموانئ في الجزائر	33
شكل 05	خريطة توزيع المطارات في الجزائر	34
شكل 06	الهيكل التنظيمي لقطاع النقل	36
شكل 07	توزيع فئات سيارات الأجرة لسنة 2024	72
شكل 08	منحنى بياني لحركة نقل المسافرين عبر خطوط شبكة السكة الحديدية 2024/2014	74
شكل 09	رسم بياني يمثل تطور عدد المحطات في ميترو الجزائر 2024/2012	76
شكل 10	أعمدة بيانية تمثل عدد خطوط الترامواي في 7 ولايات 2024	77
شكل 11	توزيع الأسطول البحري حسب النشاط 2024	80

مقدمـــــــة

مقدمة

يعد قطاع النقل بأنماطه الثلاثة (بري، جوي، بحري) مكونا من مكونات البنية الأساسية الاجتماعية والاقتصاد الوطني، وركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في أي بلد لما له من تأثير على مختلف القطاعات الأخرى كالتجارة، الصناعة، الفلاحة وغيرها، كذلك له تأثير مباشر على حياة المواطن اليومية في أبسط نشاطاته.

إنّ تطور الدول له علاقة ارتباطية وثيقة بتطور النقل وتوفر شبكة نقل حديثة وعصرية، لذلك تركز الدول على تطويره وعصرنته بما يتماشى وتطورات العصر، حيث يكتسي نشاط النقل أهمية استراتيجية في ضمان تحقيق التنمية وإعطاء دفعة قوية لاقتصاد الدول بالتالي يكون له دور في تطور الدولة.

في الجزائر، على غرار بقية الدول عرف قطاع النقل تطورا ملحوظا في السنوات الأخيرة بعد انجاز العديد من المشاريع والبرامج الهادفة إلى تحديثه وتطويره وعصرنته، كما توليه الدولة اليوم أهمية بالغة تبرز من خلال المشاريع المبرمجة والاستراتيجيات المسطرة التي تعتبر حلولا واقعية لما يعانيه من مشاكل من خلال توسيع شبكة الطرقات وتطويرها، تحديث وعصرنة الموانئ والمطارات، واقتناء وسائل نقل ذكية والتوجه إلى تحقيق الاستدامة من خلال وسائل نقل جماعية وصديقة للبيئة لمواكبة تطورات الدول الأخرى.

تطورت منظومة النقل في الجزائر منذ الاستقلال بشكل كبير من انتقاله من شبكة موروثة من الاستعمار الفرنسي إلى منظومة قائمة بحد ذاتها، من خلال استرجاعها لمختلف هياكلها القاعدية وبناء أطر قانونية ومؤسساتية تسيّر وتنظّم القطاع كما تبنّت رؤية إصلاحية شاملة لتطويره ليرقى لمستوى تطلعات المواطن الجزائري، فقامت بتشييد هياكل مختلفة وتنويع مختلف وسائل النقل بحكم أن الجزائر بلد شاسع المساحة لذلك يتطلب شبكة نقل كثيفة وممتدة على كامل التراب الوطني، فوضعت مخططات وبرامج وسنّت سياسات لتطويره وترقيته وذلك في إطار تنفيذ السياسات المتبعة من طرف الدولة الجزائرية والهادفة إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة. تعمل السلطات على توفير كافة الوسائل والإمكانات المادية والبشرية لتطوير وتحسين واقع قطاع النقل من خلال إطلاق استراتيجية وطنية لأفق 2030

عبر التخطيط لمختلف الأهداف ورسم السياسات وتحديد المشاكل والفجوات التي يعاني منها القطاع للوصول إلى نقل آمن، مريح ومستدام.

انطلاقا من الحركية الكبيرة التي شهدتها التطورات في العالم فقد أضحى من الضروري أن تتماشى الجزائر وفقا للاستراتيجيات العالمية الهادفة إلى تطوير القطاعات وتنمية الدول، واستجابة لهذا الرهان نجد أن الجزائر تبنت إستراتيجية إصلاحية شاملة هادفة لتطوير قطاع النقل الذي يعد من بين القطاعات الأكثر أهمية في عصرنا الحالي، فباشرت بوضع أهداف وتسخير آليات ورصد ميزانيات هائلة لتجسيدها بهدف ازدهار القطاع وتحسين واقعه، بناء على ما سبق نطرح الإشكالية التالية:

كيف ساهمت الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع النقل في تحسين واقعه في الجزائر خلال الفترة2026/2020؟

وينبثق على هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية أهمها:

- ما هو واقع قطاع النقل في الجزائر والبنية التحتية في ظل المشاريع الاستراتيجية التي انتهجتها الدولة قبل 2020؟
- ماهي الاستراتيجية المسطرة من طرف السلطات المعنية لتطوير قطاع النقل في الجزائر للفترة 2026/2020؟

وللإجابة على الإشكالية والأسئلة الفرعية نقترح مجموعة من الفرضيات الآتية:

الفرضية الرئيسية:

- ساهمت الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع النقل في تحسينه من خلال تعزيز التحول الرقمي للقطاع وتجديد الحظيرة الوطنية ورفع مستوى السلامة المرورية.

الفرضيات الفرعية:

- ✓ أدى ضخ ميزانيات ضخمة في المخططات التنموية إلى توسيع البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر إلى غاية2019.

✓ تتمثل الاستراتيجية الحكومية في تبني مخطط وطني شامل لتهيئة الإقليم لأفق 2030 من أجل تحقيق التنمية.

مجالات الدراسة:

المجال المكاني:

تقتصر هذه الدراسة من الناحية المكانية على دولة الجزائر، حيث يتم تحليل السياسة العامة لقطاع النقل وأهم الاستراتيجيات المتبعة من أجل النهوض بالقطاع، وتهدف الدراسة إلى تحليل مختلف السياسات والبرامج التي تشمل كامل التراب الوطني مع التركيز على المشاريع الاستراتيجية الكبرى.

المجال الزماني:

تمتد الحدود الزمنية للدراسة على المدى الزمني الذي يبدأ من سنة 1962 تاريخ استقلال الجزائر، وصولا إلى سنة 2026 وذلك من أجل الإلمام بمراحل تطول القطاع وكيف أثر ذلك على التوجهات الكبرى للدولة وصياغة المخططات التنموية ومعرفة أهم التحولات التي طرأت على القطاع بدء من التسيير العمومي للقطاع إلى غاية خوصصة القطاع وصولا إلى صياغة استراتيجية واضحة المعالم من أجل تطوير القطاع ودفع عجلة التنمية التي امتدت من عام 2020 إلى غاية السداسي الأول من عام 2026. وقد تم اختيار هذه الفترة لأنها تمثل الإطار الأكثر دلالة لتحليل مدى تطور قطاع النقل لتحسين واقعه لخدمة المواطن الجزائري.

الأهمية العلمية والعملية للدراسة:

الأهمية العلمية للدراسة:

- تتمثل الأهمية العلمية لهذه الدراسة في إثراء الأدبيات المتعلقة بالسياسات القطاعية كمجال في حقل السياسات العامة الذي يجمع بين رسم السياسات والاستراتيجيات وآليات تنفيذها وتطبيقها وتقديم دراسة تحليلية تجمع بين تخصص السياسات العامة وقطاع النقل.

- تعتبر هذه الدراسة مرجعا للمهتمين بتطور قطاع النقل في الجزائر خلال الفترة الزمنية 2026/2020 من أجل تحليل النصوص القانونية ورسم السياسة القطاعية للنقل والبحث في كيفيات استخدام أدوات التخطيط الاستراتيجي وتفسير مختلف البرامج الحكومية وكيفية صناعة القرار الاستراتيجي في الجزائر.

الأهمية العملية:

- تكتسي هذه الدراسة أهمية بالغة من حيث قدرتها على تقديم رؤى لتطوير قطاع النقل في الجزائر، استنادا إلى تحليل واقعي لاستراتيجية الحكومة الجزائرية لتحديث القطاع وتطويره في مختلف أنماطه وذلك من أجل تجاوز معوقات تنمية القطاع.
- تسلط الدراسة الضوء على الأداء الحكومي في صياغة مختلف المخططات والاستراتيجيات المتعلقة بقطاع النقل باعتبار الحكومة المسؤول الأول عن رسم التوجهات الكبرى للدولة وتحويل الاستراتيجيات النظرية إلى واقع ملموس يخدم المواطن.

أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف الأساسية، نلخص أهمها في النقاط التالية:

- ✓ التطرق إلى واقع قطاع النقل وكيفية تطوره بدء من الاستقلال وصولا إلى الألفينيات وابراز أهم مشاريع البنية التحتية التي أنجزتها الحكومة الجزائرية كالسكك الحديدية وتوسيع الطرقات وتحديث الموانئ والمطارات.
- ✓الإلمام بمختلف المخططات التنموية المتعاقبة ودورها في صياغة برامج تطوير النقل في الجزائر خلال الفترة 2001-2019.
- ✓التعرف على الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع النقل وبيان محاورها الكبرى مع التركيز على رسم السياسة القطاعية للنقل وتحليل أهم الآليات المطبقة لتنفيذها وحصرها في الآليات القانونية والمالية.

✓إبراز أهمية المؤشرات الحديثة في تطوير قطاع النقل، خاصة بما تعلق بالتحول الرقمي، وتحليل مساهمة مؤشرات السلامة المرورية في تحقيق نقل مستدام، وحركية السلع والبضائع في تطوير هذا القطاع.

مبررات اختيار الموضوع:

لا شك أن أي بحث في أي موضوع تكون وراءه مجموعة من الأسباب المعينة التي تشكل الدافع الرئيسي للباحث بتناوله لموضوع معين، وبالتالي فمن الأسباب التي دفعتني لاختيار هذا الموضوع يمكن تقسيمها إلى أسباب موضوعية وأخرى ذاتية وهي كالآتي:

مبررات موضوعية:

✓التطرق إلى الاستراتيجية الوطنية والبرامج التي وضعتها الجزائر لتطوير قطاع النقل.

✓توسيع المعارف حول النقل وكيفية صياغة وتنفيذ السياسات القطاعية.

✓تسليط الضوء على الأهمية الاستراتيجية لقطاع النقل باعتباره المحرك الأساسي للتنمية الشاملة، مع تحليل السياسة القطاعية المعتمدة لتطويره.

✓قلة الدراسات التي تناولت قطاع النقل في حقل العلوم السياسية تخصص السياسات العامة.

مبررات ذاتية:

✓بحكم تخصصي في السياسات العامة والنظم المقارنة البحث في المواضيع المتعلقة بهذا التخصص، اخترت موضوع النقل لأنه يعتبر من أهم المواضيع في هذا التخصص وحاجة الدولة إلى صياغة استراتيجية تتناسب مع التطورات الحاصلة لتحسينه وتحديثه لتقديم خدمة نوعية المواطن الجزائري.

✓ الرغبة في المزاوجة بين التكوين الأكاديمي والواقع الميداني سعيا لتقديم رؤية علمية تسهم في تثمين المجهودات المبذولة لتطوير هذا القطاع الاستراتيجي.

✓توجهاتي وميولاتي في تطبيق المعارف المكتسبة في تخصص السياسات العامة على قطاع مهم وحيوي وملموس مثل النقل.

المناهج والاقترابات المستعملة:

المنهج: يعد بمثابة المرشد أو الدليل الذي يسترشد به الباحث للوصول إلى النتائج والأهداف المبتغاة، وهو الطريق المتبع لدراسة موضوع معين لتحقيق هدف معين، ونظرا لطبيعة الموضوع فرضت على الدراسة اتباع المناهج التالية:

المنهج الوصفي: يعرف المنهج بأنه طريقة من طرق التفسير ووصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كميا أو كيفيا عن طريق جمع المعلومات وتصنيفها وتحليلها، ثم استخدام هذا المنهج لوصف الظاهرة محل الدراسة والتعرف على المفاهيم المرتبطة بقطاع النقل خاصة في الجزائر.

المنهج التحليلي: تم توظيف هذا المنهج أثناء جمع البيانات والاحصائيات المتعلقة بالموضوع والقيام بتحليلها والوقوف على واقع قطاع النقل ومؤشرات تطوره، وتحليل مختلف الإحصائيات المأخوذة من وزارة النقل ومحاولة تفسيرها وتفكيكها وشمل ذلك تحليل التقارير الصادرة عن وزارة النقل والدليل الإحصائي لقطاع النقل لسنة 2024.

المنهج المقارن: يعتمد هذا المنهج على استخراج أوجه الاختلاف والتشابه والتداخل بين ظاهرتين أو أكثر وقد تم اعتماده في هذه الدراسة من خلال المقارنة بين الفترات الزمنية لتطور قطاع النقل وما تم إنجازه ماقبل وبعد 2020.

الاقترابات:

فرضت الدراسة اختيار مجموعة من الاقترابات وتمثلت في:

الاقتراب القانوني: كان الاقتراب القانوني من أوائل الاقترابات التي استعملت في دراسة النظم السياسية، حيث يركز على دراسة صلاحيات الأجهزة الحكومية والعلاقة القانونية بينهما ومدى تطابق الأنشطة الحكومية والرسمية مع القواعد القانونية، تم استعماله في هذه الدراسة لأنها تتناول الإطار التشريعي والقانوني الذي يحكم قطاع النقل مع التركيز على أهم القوانين التي تنظم القطاع وتسيره من خلال وضع النصوص القانونية المعدلة التي تتناسب مع التغييرات الحاصلة.

الاقتراب المؤسسي: ظهر هذا الاقتراب في الخمسينيات حيث يعتبر اقتراب كلاسيكي ومن أبرز رواده "دوغلاس نورت" الذي يعتبر من الأوائل الذين درسوا دور المؤسسات في

تشكيل السياسات العامة والنظم الاجتماعية، يركز بشكل أساسي على المؤسسة باعتبارها المتغير المستقل الذي يفسر الظواهر السياسية، تم توظيفه في هذه الدراسة لدراسة مؤسسات رسمية قانونية تنظيمية تقوم على مجموعة من الفاعلين و تتمثل في مؤسسات النقل وهي وزارة النقل، مؤسسات النقل البري، البحري والجوي، التي تسهر على تقديم خدمة ذات جودة للمواطن مع التنسيق مع مختلف المؤسسات الأخرى لأن كفاءة السياسة العامة مرتبطة بقوة و تماسك المؤسسات التي تديرها.

اقتراب السياسة العامة: حيث ركز على كيفية صياغة وتنفيذ وتقييم قرارات والبرامج الاستراتيجية لقطاع النقل من أجل فهم وتفكيك السياسة العامة للنقل.

تحديد المفاهيم:

تعريف النقل:

لغة: هو تحويل الشيء من مكان إلى آخر أي هي عملية تحريك وحمل وانتقال من مكان لآخر.

اصطلاحا: يعرف النقل بدورة الأفراد أو البضائع والخدمات التي يقوم بها الأفراد لتحقيق أهداف اجتماعية كما يعرف على أنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الانتقال بين الأماكن المختلفة.[1]

كما يعرف على أنه أحد فروع النشاط الاجتماعي والاقتصادي والخدماتي يهدف إلى تسهيل انتقال الأشخاص ونقل المنتجات من مكان لآخر باستخدام وسائل نقل مختلفة وفق متطلبات السكان.[2]

تعريف الاستراتيجية:

اشتقت من الكلمة اليونانية strategos والتي تعني فن القيادة أو فن الجنرال، كما تعني الدهاء في المناورة العسكرية والحرب للتضليل أو المفاجأة للعدو لتحقيق النصر فقد كانت

[1] ابتسام غربي، مريم بن جامع، **دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر**، مذكرة ماستر (كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2021/2022)، ص. 12.

[2] باني جاب الله، **السداسي الخامس الحركية والنقل**، 2021/2020، ص.01.

مرتبطة بالمهام العسكرية ثم امتدت لتستخدم في علوم أخرى كالعلوم السياسية والعلوم الاقتصادية.

كما يعرفها تشاندلر chandler بأنها تنطوي على تحديد الأهداف طويلة الأجل لمشروع معين، وتحديد الإجراءات والأنشطة الخاصة بتخصيص الموارد اللازمة أو الوحدات الإنتاجية لتحقيق مجموعة من الأهداف.[1]

تعريف التطوير:

لغة: من الفعل طور أي عدله وحسنه، حوله من طور إلى طور.[2]

اصطلاحا: هو التحسين أي الوصول إلى تحقيق الأهداف المرجوة بصورة أكثر كفاءة.[3]

السياسة القطاعية: ترتبط السياسة القطاعية بالقطاعات الحكومية بحسب كل تخصص فالقطاع الحكومي المكلف بالماء يعمل على اعداد السياسة المائية والقطاع الحكومي المكلف بالتجهيز يعد السياسة الطرقية والقطاع الحكومي المكلف بالطاقة يعد السياسة الطاقوية وغيرها من القطاعات، وكل سياسة من هذه السياسات تبقى سياسة قطاعية تعكس التوجه الحكومي في الموضوع.[4]

[1] وهيبة بوترية، **محاضرات في استراتيجية المؤسسة**، مطبوعة لسنة ثالثة اقتصاد وتسيير المؤسسة كلية العلوم الاقتصادية العلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3 2021/ 2022، ص.02.

[2] www.almaany.com ، **معجم المعاني**، تم الاطلاع يوم 2026/05/14، على الساعة 17:30.

[3] httpshrdiscussion.com/hr814.html ، **محمد أحمد إسماعيل**، تم الاطلاع يوم 2026/05/15، على الساعة 17:41.

[4] ياسمين صالحي، **مفهوم السياسة العامة والسياسات العمومية والسياسات القطاعية في ضوء دستور 2011**، ص.4.

الدراسات السابقة:

يوجد العديد من الدراسات التي تناولت موضوع تطور قطاع النقل ونذكر منها ما يلي:

✓ **الدراسة الأولى:**

مذكرة الماستر التي أنجزها كل من" اسلام بن صغير" و "عماد عبد الباسط" في ميدان علوم اقتصادية والتسيير وعلوم تجارية تخصص مالية وتجارة دولية سنة 2025/2024 التي تتمحور حول استراتيجية تطوير البنى التحتية والفوقية للنهوض بمنظومة النقل السككي للبضائع في الجزائر (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديديةSNTF) بطرح إشكالية: ماهي استراتيجيات التي تبنتها الحكومة الجزائرية لتطوير البنى التحتية والفوقية لنهوض بمنظومة النقل السككي لبضائع الجزائر؟

حيث هدفت هذه الدراسة إلى تحليل استراتيجية تطوير البنية التحتية والفوقية للنقل السككي للبضائع في الجزائر مع دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية باعتبارها المؤسسة المسؤولة على تسيير هذا النقل ودورها في تطويره حيث تم استعراض أهم مكونات البنية التحتية والفوقية في الجزائر وواقع استخدامها والعمل على تحسينها وتطويرها وقد تم التوصل إلى عدة نتائج أهمها أن الحكومة الجزائرية تسعى للنهوض بقطاع النقل بالسكك الحديدية للبضائع من خلال تبني استراتيجيات كان من بينها عقد شراكات مع الخواص المحليين والأجانب تسمح لها بتحقيق قفزة نوعية في تحديث وتوسيع شبكة السكك الحديدية وكذا تطوير البنية التحتية والفوقية له، والتغلب على التحديات التي تواجهه خاصة المتعلقة بضعف التمويل وارتفاع التكاليف والتقادم في اللوائح والتنظيمات، ندرة الكوادر المؤهلة والأنظمة الحديثة وتوصل الباحثين إلى:

- على الرغم من المبالغ الكبيرة الموجهة للاستثمار في قطاع النقل إلا لا يزال يعاني من تأخر كبير مقارنة بالمعايير الدولية وتعتبر من أكثر القطاعات تأخرا في الجزائر.
- يعاني القطاع من غياب سلطات ضبط فعالة أو تداخل في صلاحيات الهيئات القائمة مع تركيز الصلاحيات في الإدارة المركزية مما يعيق التنظيم الفعال واتخاذ القرارات بناء على دراسات ميدانية واقعية.
- تؤكد الدراسة على الدور المحوري لقطاع النقل كدافع لعجلة التنمية الاقتصادية الوطنية

➢تتفق دراستي مع دراسة الباحثين من حيث الاهتمام بالسياسات الحكومية لتطوير قطاع النقل وتطوير البنية التحتية للسكك الحديدية ودورها في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتختلف في أن دراستي أكثر شمولية من خلال تناول الاستراتيجية الوطنية الشاملة لتطوير قطاع النقل بكافة أنماطه بينما اقتصر الباحثان على نمط وحد وهو السكك الحديدية.

✓**الدراسة الثانية:**

أطروحة دكتوراه في علوم تسيير "مناجمنت والمنظمات" بعنوان "اقتصاديات قطاع النقل ومشاكله في الدول العربية دراسة حالة الجزائر 1962 2015 " المنجزة من طرف "جدار رياض" سنة 2016/2015، وانطلقت من إشكالية: ما هو واقع أداء وكفاءات اقتصاديات النقل وفق منهج التكامل بين دول الوطن العربية؟ ماهي أهم المشاكل والمعوقات التي يواجهها قطاع النقل في الدول العربية بالأخص الجزائر؟ وكيف يمكن حل مشاكل اقتصاديات النقل في الجزائر؟ والتي هدفت إلى: تبيين أهمية قطاع النقل واقتراح بعض الأساليب لتنظيمه وتسييره مع الإشارة إلى بعض الدول المتطورة في إطار التغييرات مثل العولمة تغير اقتصاد السوق وخوصصة المؤسسات العمومية، كذلك توضيح الشروط والمقومات التطبيقية للنقل المتعدد الوسائط، ومتابعة تطور قطاع النقل في الدول العربية عامة و الجزائر خاصة، كما تم الاعتماد على مؤشرات لتشخيص واقع القطاع والوقوف على أهم المشاكل التي يعاني منها و قد توصلت الدراسة إلى ما يلي: أن لقطاع النقل أهمية كبيرة و يعتبر دعامة من دعامات الاقتصاد الوطني ويحتل النقل البري نسبة كبيرة مقارنة بباقي أنواع النقل لذا ينبغي التركيز على تطويره و الاهتمام بتخطيطه و برمجته، تفوق الطرق المعبدة نسبة% 70 من اجمالي شبكة الطرق وزيادة في حجم الطاقة والوقود المستخدمين في النقل الطرقي.

تتقاطع الدراستين في البحث عن مستوى المشاكل التي تواجه قطاع النقل حيث ركزت دراسة الباحث حول النقل في الدول العربية عكس دراستي التي ركزت على النقل في الجزائر فقط مع مراعاة خصوصية الدول والمناطق، ومن حيث المدى الزمني ركزت على الفترة 1962/2015 بشكل تحليلي معمق عكس دراستي ركزت على مراحل تطول القطاع بنبذة مختصرة.

✓**الدراسة الثالثة:**

أطروحة دكتوراه في علوم لتسيير تخصص إدارة الأعمال من اعداد" بيدي مدني" بعنوان تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر–دراسة في التصور التنموي الجديد– 2016/2015، انطلقت الدراسة من الإشكالية التالية: كيف يمكن تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر، حتى تتحقق التنمية الاقتصادية المنشودة والمستدامة؟ وتوصل الباحث إلى النتائج التالية:

- تعتبر الهياكل القاعدية لقطاع النقل أهم العناصر الأساسية فلا يمكن تطور النقل إلا بهياكله القاعدية.
- يشهد القرن 21 تطور كبير في مجال النقل في مختلف القطاعات (مائي، جوي، خط أنابيب، سكة...) لنمو قطاع الشحن وزيادة الدور الذي يلعبه في التبادل وزيادة حاجة الأفراد للسفر والسياحة والتي لعبت دورا كبيرا وفعالا في تطوير قطاع النقل بشكل عام.
- إن الإنجازات الكبرى التي قامت بها الجزائر من خلال المخطط الخماسي 2010–2014 وفيما يخص قطاع النقل قد ساهم كثيرا في ترقية القطاع على المستوى الوطني وساهم أيضا في تطور القطاعات الاقتصادية وما الإحصائيات والمؤشرات بدليل على ذلك.

رصدت الدراسة مجموعة من الشروط لأجل تطبيق النقل متعدد الوسائط واقتراح أساليب مستوحاة من الدول المتطورة عكس دراستي التي تقييم الأهداف المسطرة في الاستراتيجية ومدى تطبيقها أي الحصيلة الفعلية للقطاع ومدى نجاح النمط المتعدد الوسائط في هذه الفترة.

الفصل الأول

قطاع النقل في الجزائر

تمهيد:

يعتبر قطاع النقل من بين أهم القطاعات الأساسية لتطور الدول والمجتمعات، فهو نشاط اقتصادي يمثل حلقة الوصل بين كل من الإنتاج الزراعي والصناعي من جهة، والاستهلاك من جهة أخرى عبر التجارة التي يعد النقل عمودها الفقري، كما يمثل النقل الأوعية التي يتحرك عبرها السكان من وإلى مواقع نشاطاتهم الاقتصادية والاجتماعية والخدماتية وغيرها، بالتالي تسعى جميع الدول إلى تطويره وتحديثه بما يتماشى مع متطلبات العصر من خلال توسيع الطرقات وصيانتها، تسيير الهياكل القاعدية، عصرنة المطارات والموانئ.

على هذا الأساس ستركز الدراسة في الفصل الأول على تطور منظومة قطاع النقل في الجزائر المتعلقة بالأنماط الثلاثة (بري، جوي، بحري) وتطور بنيته التحتية إلى غاية 2019، بالإضافة إلى الإحاطة بجميع البرامج الاقتصادية التي مست قطاع النقل والتي ساهمت في تطويره ودفع عجلة التنمية، كذلك ابراز مختلف المشاكل التي يعاني منها القطاع والتي يستلزم حلها، وذلك من خلال التقسيم الآتي:

المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر.

المبحث الثاني: الاستراتيجيات المسطرة لتطوير قطاع النقل في الجزائر.

المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر

يكتسي قطاع النقل بجميع أنماطه أهمية استراتيجية، وأحد الركائز الأساسية للتنمية المستدامة. قد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا حيث تم التركيز على تحسين واقعه من خلال تحسين منظومة تسييره والعمل على تطوير بنيته التحتية التي تحتاج إلى الكثير من الجهد والمال نظرا لشساعة مساحة البلاد. سنتناول في هذا المبحث أهم مراحل تطور القطاع بدء من الاستقلال، ومدى تحقيق مشاريع البنية التحتية وصولا إلى الإطار القانوني والمؤسساتي الذي يحكم هذا القطاع.

المطلب الأول: مراحل تطور قطاع النقل في الجزائر

تأثر قطاع النقل في الجزائر بمجموعة من العوامل المتداخلة التي تشمل الجوانب الاقتصادية، المالية، والبيئية، خاصة مع خروج الاستعمار الفرنسي الذي ترك الجزائر تعاني من هشاشة في مختلف بنياتها التحتية وهياكلها القاعدية، حيث حاولت السلطات الجزائرية التركيز على إعادة بناء منظومة النقل للنهوض بها، حيث هدفت إلى تكييفه مع مختلف التغييرات الحاصلة لتحويله من شبكة موروثة من الاستعمار إلى منظومة حديثة مستقلة ذات أطر قانونية ومؤسساتية متطورة لتحقيق تنقل مريح وآمن للمواطن الجزائري.

1. النقل البري:

مر قطاع النقل البري في الجزائر بالعديد من المراحل التي ساهمت في تطوره وبلورته إلى قطاع ذو أهمية قصوى بدء من مرحلة الاستقلال 1962 وصولا إلى الألفينيات، وقد قسمت إلى أربعة مراحل وتتمثل في:

1.1. المرحلة الأولى 1962-1967:

بعد الاستقلال، ورثت الجزائر قوانين فرنسا وكانت تنظم بها قطاع النقل إلى غاية إنشاء الديوان الوطني للنقل ONT وهو عبارة عن مؤسسة عمومية ذات خاصية تجارية

مكلف بتنفيذ الأعمال التي أسندت إليه في المرسوم 729/63 المؤرخ في 7 نوفمبر 1963 ويضم مجموعة من الصلاحيات تتمثل في:[1]

- الديوان الوطني هو المشرف الرئيسي على النقل عبر الطرقات في الجزائر.
- اقتراح أحكام على وزير إعادة المنشآت الأشغال العمومية للنقل.
- أسعار نقل الأشخاص عبر الطرقات أو عبر السكك الحديدية.[2]

2.1. المرحلة الثانية 1967-1988:

في هذه المرحلة تم صدور الأمر 67-130 المؤرخ في 22 أوت 1976 المتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر، جاء لكي يلغي جميع القوانين الفرنسية وذلك بسبب فشل الديوان الوطني في انجاز مهامه ويعود ذلك إلى المركزية الشديدة في التسيير والتي نتج عنها صعوبة في الرقابة، فتم تشكيل شركتين تتولى تسيير قطاع النقل وهما:

- الشركة الوطنية للنقل عبر الطرقات ونقل البضائع وتحدد حمولتها بقرار من وزير الدولة المكلف بالنقل.
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية للبضائع والمسافرين.[3]

تم تجميع كل المؤسسات وضمها في شركة واحدة، وذلك بمقتضى المرسوم 73/71 المؤرخ في 13 نوفمبر 1971 والذي يتضمن إنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرينSNTV والتي تعمل على تنفيذ وتأمين النقل العمومي للمسافرين عن طريق الطرق البرية كما أسند إليها دور تكميلي مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ويتمثل في نقل المسافرين للمناطق التي لا توجد فيها خطوط السكك الحديدية، ونظرا للصعوبات التي واجهت الشركة انبثق عنها 05 مؤسسات جهوية في مناطق مختلفة وقسمت إلى: الوسط بالجزائر العاصمة ،الشرق بقسنطينة، الجنوب الشرقي بورقلة، غرداية، الجلفة وتمنراست الجنوب الغربي ببشار وأدرار وتندوف.

---

[1] رياض جدار، **اقتصاديات قطاع النقل ومشاكله في الدول العربية دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 1962 إلى 2015**، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة الجزائر3: كلية العلوم الاقتصادية علوم تجارية وعلوم التسيير، 2016/2015،) ص. 306.

[2] محمد إسحاق كافي، **التحول الذكي والآمن والمستدام في خدمات النقل بالجزائر دراسة حالة النقل بالترامواي ورقلة**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة قاصدي مرباح ورقلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية،2025/2024)، ص.21.

[3] المكان نفسه.

أما فيما يخص نقل المسافرين فقد تم إنشاء الفرع المسؤول عن الهياكل القاعدية سمي ب INFRAFER سنة 1986.[1]

3.1. المرحلة الثالثة 1988-2000:

بمقتضى قانون17/88المؤرخ في 10 ماي 1988 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه تم تحرير قطاع النقل عن طريق فتح المجال للخواص لإنشاء مؤسسات خاصة بالنقل العمومي للمسافرين والبضائع كما جاء في نص المادة 12 منه: "يمكن في إطار هذا القانون إنشاء وتطوير مؤسسات من القانون العام والخاص للنقل العمومي عبر الطريق للمسافرين والبضائع، تحدد شروط ممارسة أنشطة هذه المؤسسات عن طريق التنظيم وتوضيح واجباتها في مجال الاستغلال والأمن والنظافة وشروط العمل والراحة والتعريفات"[2]. إن فتح المجال أمام الخواص كان بسبب الطلب المتزايد وتلبية رغبات المسافرين.[3]

4.1. المرحلة الرابعة2001:

ركزت الدولة في هذه المرحلة على تنظيم وتوجيه وتحسين قطاع النقل من خلال مجموعة من المواد القانونية من بينها القانون 01/13 المؤرخ في 07 أوت 2001، حيث لا تتعارض مع تواجد الخواص في سوق النقل ولا تعرقل نشاطهم، من خلال إنشاء أقطاب منافسة للخواص تتمثل في مؤسسات عمومية حضرية وزعت على مختلف الولايات، مما أدى إلى تحسين نوعية الخدمة، وكسب ثقة المواطن الجزائري.[4]

2.النقل البحري: مر قطاع النقل البحري بمرحلتين مهمتين في تاريخه وهما:

---

[1] مصطفى شرقي، **تطور قطاع النقل في الجزائر دراسة تقييمية**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة ابن خلدون تيارت: كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير،2013/2012)، ص.47.

[2] الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن النقل البري وتوجيهه، **الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية**، العدد 88/19، ص. 10.

[3] رياض جدار، **مرجع سابق**، ص.308.

[4] مصطفى شرقي، **مرجع سابق**، ص.48.

1.2. المرحلة الأولى:

بعد الاستقلال مباشرة عام 1963، تم إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب المرسوم 63/489 حيث كانت هي الوحيدة المسؤولة عن جميع العمليات البحرية والمينائية مثل تفريغ البضائع أو شحنها، بالإضافة إلى مختلف الأنشطة المساعدة كعمليات المناولة وعمليات وكالة السفن ووكالة الحمولة وعمليات المرور وأعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات تموين السفن.

اتباع الجزائر للنهج الإشتراكي اقتضى بوجود هيئتين تسييران الموانئ من طرف الدولة وهما: الديوان الوطني المسند إليه تسيير كل الموانئ الجزائرية، والشركة الوطنية للملاحة التي تشرف على نشاطات النقل البحري.[1]

إن تطور قطاع النقل البحري وتعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب القانون 279/82 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 الذي يحدده الأمر رقم 77/67 المؤرخ بتاريخ 11 ماي 1967 أصبحت تسمى "بالشركة الوطنية للنقل البحري" ومن مهامها: النقل البحري للمسافرين والبضائع، احتكار عمليات الإيداع والوساطة البحرية، مهام الوكيل البحري سواء في الجزائر أو خارجها[2] ،وتم فصل بعض النشاطات عنها وإنشاء مؤسسات جديدة تتول تسييرها كالشركة الوطنية للشحن وتفريغ البضائع.[3]

إن المشاكل التي كان يعاني منها القطاع آنذاك مثل استحواذ ميناء الجزائر لأكثر من60% من المبادلات التجارية الخارجية، كما أن التسيير الكلي للموانئ من طرف الدولة فقط نتج عنه بطء في التسيير وسوء المعاملات،[4] وهذا ما أظهر قصور السلطات المعنية في تسيير النشاط البحري، وأظهر وعيها بإعادة تنظيم هذا النشاط لذلك تم تخصيص القطاع وفتح شركات أخرى مما خلق نوعية في النشاط.

---

[1] عابد بلمعزيز، كلثوم طاهري، **واقع قطاع النقل البحري في الجزائر**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2021/2020)، ص.62.

[2] عبد الصمد رقيق، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، ع 07، ص.256.

[3] شهرزاد بن الصغير، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، **المجلية الجزائرية للقانون البحري والنقل**، ع05، ص–ص.92.93.

[4] نجوى قوارطة، ايناس عبداوي، **أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية دراسة ميدانية لميناء عنابة**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة 8 ماي 1945 قالمة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2021/2020)، ص.115.

2.2. المرحلة الثانية:

عام 1982 تم حويل الشركة الوطنية للنقل البحري والشركات الأخرى إلى مؤسسات عمومية اقتصادية خاضعة للقانون العام وتم فصل نشاطات المحروقات والمواد الكيماوية عنها وتخفيف بعض النشاطات عليها كنشاط إصلاح السفن ونقل المسافرين حتى عام 2003 أدخلت عليها إصلاحات جديدة وإعادة هيكلة الشركة فأصبحت تحت مسمى" CANAN GROUP" مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية" ونتج عن هذه التعديلات عدة شركات مستقلة عن الشركة الأم وتتمثل في:

- الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية HYPROC.
- الشركة الوطنية لنقل المسافرينENTMV .
- الشركة الوطنية لإصلاح السفنERENEV

وكإجراء أخير في إعادة هيكلة الشركة الأم تم تقسيمها إلى أربعة خطوط عام 2005 وهي فرع خطوط الشمال، فرع خطوط الأبيض المتوسط، فرع الملاحة، فرع خطوط المغرب.[1]

3. النقل الجوي:

مر النقل الجوي برحلة طويلة من التحولات قسمت إلى ثلاث مراحل وهي:

1.3. المرحلة الأولى: ماقبل وبعد الاستقلال

عام 1947 تم إنشاء شركة للنقل الجوي التجاري من طرف السلطات الفرنسية سميت "بالشركة العامة للخدمات الجوية" لربط الجزائر بفرنسا، بعد الاستقلال عام 1963 بدأت الجزائر في استعادة سيادتها تدريجيا حيث اشترت 51% من أسهم الشركة وظلت تزيد حتى وصلت 83% عام 1970.

[1] شهرزاد بن الصغير، **مرجع سابق**، ص-ص.94-95.

2.3. المرحلة الثانية 1970:

عام 1970، اشترت السلطات الجزائرية النسبة المتبقية لتصبح الشركة مئة بالمئة جزائرية، ثم تم دمجها مع الشركة الوطنية للعمل الجوي عن طريق المرسوم التنفيذي 75/39 الصادر بتاريخ 17 فيفري 1975ليتوسع نشاط الشركة لضمان النشاط الجوي على المستوى الخارجي والوطني.

أعيدت هيكلة الشركة عام 1983 لتصبح "الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية" مهمتها الأساسية تنظيم واستغلال جميع خدمات النقل الجوي التجاري (النقل الجوي للمسافرين، الشحن، البريد الجوي) على المستويين الداخلي والخارجي، وضمان عمليات الصيانة والمراقبة التقنية لجميع مركباتها والقيام بجميع العمليات الاقتصادية والقانونية.

3.3. المرحلة الثالثة 2001:

مع نهاية التسعينات دخل القطاع مرحلة جديدة تهدف إلى تنظيم الطيران المدني وفتحه أمام الاستثمار الخاص، حيث شهدت هذه الفترة ولادة شركات خاصة مثل "الخليفة للطيران" عام 1999 و "ستار للطيران" عام 2001 و"اير اكسبرس" عام 2002، ثم برزت "طيران التاسيلي" كشراكة بين الجوية الجزائرية وسونطراك البيترولية، عام 2007 استحوذت هذه الأخيرة على الشركة بالكامل، كانت مختصة في نقل عمال النفط ثم توسعت عام 2013 لتدخل مجال رحلات النقل العادية الداخلية والخارجية.[1]

نستنتج أن ما يغلب على جميع أنماط النقل أنه كانت هناك فترة موروثة من الاستعمار تنص على وجود قوانين، بنية تحتية ومؤسسات موروثة لكن الحكومة الجزائرية قامت بتغيير ذلك تدريجيا من خلال وضع قوانين جديدة تنظم القطاع، وإعادة هيكلة وبناء مؤسسات وهيئات جديدة تسير القطاع وتنظمه وأخرى مختصة في بناء وتشييد الهياكل القاعدية وذلك من أجل النهوض بالقطاع والارتقاء به إلى مستوى يخدم المواطن الجزائري.

[1] سعيد عاشور، **دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين حالة الجزائر**، رسالة ماجستير غير منشورة (جامعة الجزائر03، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2016/2015)، ص.ص.107.108.

المطلب الثاني: البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر

تعتبر البنية التحتية لقطاع النقل أحد أهم مكونات أنظمة النقل، حيث تساهم في ربط وتطوير الاتصالات بين المناطق داخل الدولة الواحدة وبين الدول الخارجية، فهي تمثل حافزا مهما للنمو الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية من خلال تحسين الإنتاج وأداء الاستثمار كما يمكن أن تكون تدهورا للقطاع إذا لم يتم تجسيدها بالطريقة المناسبة.[1]

شهد قطاع النقل في الجزائر خلال السنوات الماضية تحولا ملحوظا من خلال إطلاق مشاريع ضخمة تهدف إلى تحديث شامل للبنية التحتية وتتركز على مختلف وسائط النقل لضمان تكامل فعالية الشبكة الوطنية وربط المناطق اللوجيستية ببعضها، من خلال تعزيز القدرة المينائية وتحديث المطارات الرئيسية وتطوير شبكة الطرقات والسكك الحديدية.[2]

1. النقل البري:

يتركز النقل البري على مجموعة من شبكات الطرقات التي تساهم في ربط المناطق ببعضها كما تساهم في فك العزلة على المناطق الصحراوية عن طريق تجسيد مجموع من مشاريع البنية التحتية من بينها شبكة الطرقات، الطريق السيار شرق–غرب، طريق الهضاب العليا، الطريق العابر للصحراء، كما تركز على مشاريع السكك الحديدية لكل من الميترو، الطرامواي والنقل بالكوابل الكهربائية (التيليفيريك).

1.1 شبكة الطرقات:

شهدت شبكة الطرقات في الجزائر تطورا ملحوظا بفضل التحديث المستمر في الطرقات السريعة حيث تعتبر من الشبكات الأكثر كثافة في القارة الافريقية حيث تقدر ب

[1] علاء الدين عشيط، أحمد خليفة، منال حسيبي، واقع الاستثمار في البنية التحتية للنقل وعلاقته بترقية الصادرات في الجزار، **مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا**،م21،ع38، جوان 2025،ص.44.

[2] أحمد العيش، البنية التحتية في الجزائر كمحرك رئيسي لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، **مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية**، م11،ع02،ديسمبر 2025،ص.560.

129913 كلم من الطرق،[1] تنقسم إلى 31874 كلم طرق وطنية، 24951 كلم ما بين الولايات 71956 كلم ما بين البلديات.[2]

الجدول01: تطور شبكة الطرقات في الجزائر 2019/2010

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

المصدر: نادية صالحي، **تقييم سياسة النقل في الجزائر دراسة حالة النقل الجوي**، أطروحة دكتوراه غير منشورة، (جامعة الجزائر 03: كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، 2025/2024)، ص.85.

[1] هاجر بوهجة، **دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2020/2019)، ص .30.

[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2019، ص 10.

يمثل الجدول الموالي تطور شبكة الطرقات في الجزائر عبر التراب الوطني فنلاحظ أن الطريق السريع شهد زيادة من عام 2010 إلى عام 2015 إلى ما يعادل 1132 كلم ثم شهد استقرار حتى عام 2019.

الطرق البلدية تمثل الحصة الأكبر من الشبكة وقد شهدت تطورا ملحوظا وصل إلى 71956 كلم عام 2019.

أما الطرق الولائية والوطنية فقد شهدت نموا بطيئا ومستقرا.

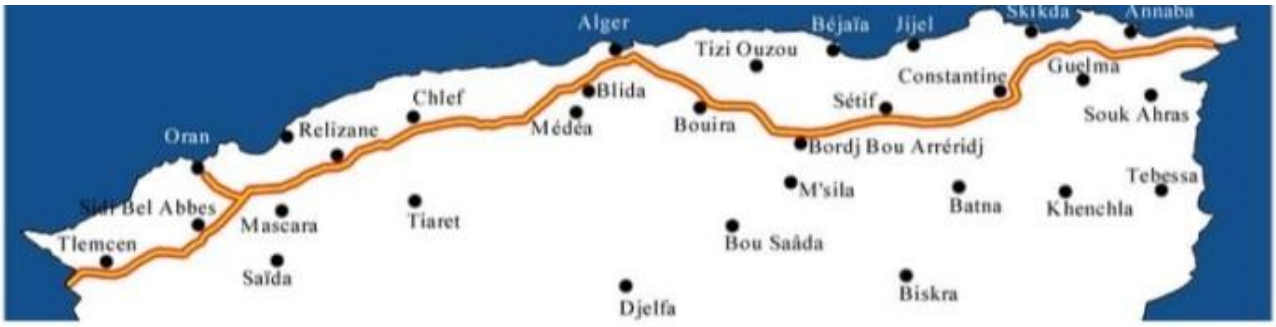
هذه الزيادة في شبكة الطرقات تدل على أن السلطات الجزائرية تولي اهتماما كبيرا بتطوير البنية التحتية الخاصة بالطرقات وتستثمر مبالغ كبيرة في تطويرها من أجل تقليل المسافات وربط المدن ببعضها، كما أن ارتفاع طول الشبكة الكلي من 113504 كلم إلى 129913 كلم يعكس المجهودات الاستثمارية العمومية لتوسيع الربط الطرقي بين مختلف ربوع الوطن.

وضعت الحكومة الجزائرية مجموعة من المشاريع العملاقة والاستراتيجية لتسهيل الربط الطرقي والإفريقي من خلال تخصيص مبالغ مالية كبيرة لتنفيذها، حيث تمثل محفزا للنشاط الاقتصادي، إلى جانب أثرها الاجتماعي على حياة المواطنين وتمثلت في الطريق السيار شرق_غرب، طريق الهضاب العليا والطريق العابر للصحراء.

- **الطريق السيار (شرق_غرب):** أو ما يسمى بمشروع القرن يبلغ طول إنجازه الكلي 1216 كلم يمتد من الحدود التونسية الشرقية إلى الحدود الجزائرية الغربية يغطي حوالي 24 ولاية من ولاية تلمسان إلى ولاية الطارف.[1]

[1] ابتسام غربي، مريم بن جامع، **دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2022/2021)، ص.34.

الشكل01: خريطة مسار الطريق السيار شرق_غرب



المصدر: ابتسام غربي، مريم بن جامع، **مرجع سابق**، ص. 34.

تمثل هذه الخريطة طول شبكة الطريق السيار شرق–غرب وتوضح أهم وأبرز الولايات الجزائرية التي يمر بها الطريق ابتداء من الحدود الغربية التي تحدها المملكة المغربية وصولا إلى الحدود الشرقية التي تحدها دولة تونس، ويربط بين الولايات الكبرى كولاية تلمسان، وهران والجزائر العاصمة، قسنطينة وعنابة مما يفتح المجال للتبادل التجاري بين هذه الأقطاب.

جدول02: تطور طول شبكة الطريق السيار شرق–غرب 2019/2010.

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

المصدر: نادية صالحي، المرجع السابق، ص.87.

يمثل الجدول الموالي تطور طول شبكة الطريق السيار شرق_غرب من عام 2010 إلى عام 2019، حيث زاد طول الشبكة من 957 كلم إلى 1132 كلم في مدة 9 سنوات وبنسب مختلفة تتزايد أحيانا وتستقر وتتراجع أحيانا أخرى بقيت الأشغال مستقرة من عام 2015 حتى عام 2019 بشبكة طولها 1132كلم وهذا التوقف يعكس تحولا في الأولويات من توسع وإعادة صيانة وتحسين الطرق الحالية، أو في وجود عراقيل تنظيمية أو مالية حدت من استمرار الأشغال.

❖ **طريق الهضاب العليا:** يعتبر هذا المشروع مكملا لطريق السيار شرق_غرب بحيث يساعد على تخفيف الازدحام على الطرق الأخرى وتسهيل حركة

البضائع والأفراد بين الولايات،[1] يمتد هذا المشروع على طول 1300 كلم، يعبر 12 ولاية والذي يسمح بتهيئة مناطق نشاط اقتصادي ومدن حضرية تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية.[2]

❖ **الشكل02: خريطة تبين وضعية الطرقات في الجزائر**



المصدر: دعاء لحرش، لوجيستيك النقل البري في الجزائر كآلية لترقية التجارة الخارجية نحو افريقيا، **مخبر الدراسات الاقتصادية والتنمية المحلية بالجنوب الغربي**، م11، ع01، أفريل 2025، ص.417.

تمثل هذه الخريطة محاور الطرقات في الجزائر المتمثلة في الطريق السيار شرق–غرب، طريق الهضاب العليا، الطريق السيار شمال–جنوب، المنافذ شمال–جنوب.

الطريق السيار شرق–غرب الذي يظهر باللون الأحمر الذي بلغ طوله 1700 كلم بعدما بلغ طول إنجازه 1216 كلم مع إضافة العديد من المنافذ لمختلف الولايات كتيزي وزو وجيجل وبجاية.

[1] دعاء لحرش، **المرجع نفسه**، ص.417.

[2] حياة بن حراة، امال قلبازة، **"لوجيستيك النقل ودوره في التنمية الاقتصادية دراسة برامج تطوير قطاع النقل في الجزائر"**، **الاقتصاد والمناجمنت**، ع.12 مكرر (ماي 2014)، ص.85،83،82.

أما طريق الهضاب العليا الذي يبلغ طوله 1020 الذي يظهر باللون الأخضر، يربط بين المناطق الداخلية وخلق طريقا موازيا مع الطريق السيار شرق–غرب.

المنافذ الأخرى كالطريق السيار شمال–جنوب الذي يظهر بين باللون الأزرق الداكن الذي يربط العاصمة بالعمق الإفريقي والولايات الصحراوية وكذلك منافذ شمال–جنوب تربط بين الموانئ والطرق السيارة التي تهدف إلى تخفيف الضغط المروري.

تعكس هذه الخريطة توجه الدولة في إقامة شبكة من الطرق تحقق التوازن الإقليمي بين الساحل، الهضاب العليا والجنوب، وربط المناطق ببعضها وتوزيع النشاط الاقتصادي خاصة مع التحديات التي تواجهها كشساعة المساحة.

❖ طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للصحراء):

يعتبر طريق الوحدة الإفريقية من مشاريع القرن، فهو عبارة عن شبكة من الطرق تمتد بطول 9022 كلم ابتداء من المحور الشمالي وبالتحديد الجزائر العاصمة وصولا إلى لاقوس بنيجيريا، مرورا بكل من مالي، النيجر، تشاد، وتونس تم الشروع في إنجازه منذ سيتنيات القرن الماضي بمويل تم تقاسمه من طرف البنك الدولي للتنمية، البنك الإسلامي للتنمية وكذا صندوق أوبك للتنمية الدولية، إلى جانب التمويلات الخاصة بالدول المشاركة في المشروع حيث أن الجزائر خصصت مبلغ قدره 3 مليار دولار لإنجاز حصتها، من بين أهداف المشروع الدخول في السوق الإفريقية، التكامل الاقتصادي بين الدول و فك العزلة على المناطق الصحراوية وربط الشمال المتوسطي بوسط إفريقيا،[1] حيث أن نسبة الإنجاز المتوصل إليها عام 2018 هي 1600 كلم^2.

❖ شبكة السكك الحديدية

تمتلك الجزائر أطول شبكة سكك حديدية في المغرب العربي، وتغطي نسبة 17% من النقل البري[3] حيث شهدت في الآونة الأخيرة تطورا ملحوظا وكهربة بعض المقاطع ذات سرعة فائقة التي تساهم في ربط المدن مع بعضها، اذ تقدر شبكة السكك الحديدية ب 4.695.50

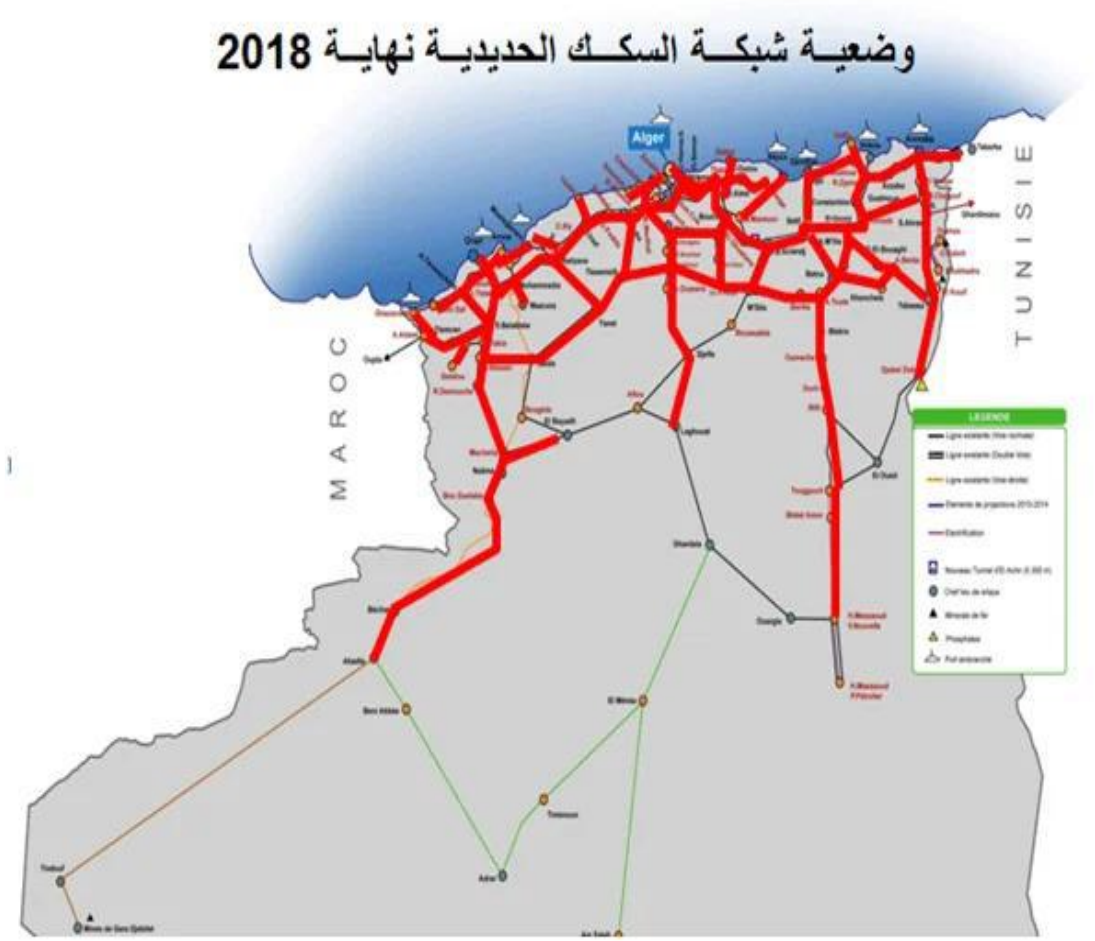
[1] ندير طروبيا، الطريق العابر للصحراء ودوره في تفعيل المقايضة التجارية الحدودية بين الجزائر والقارة الإفريقية، **مجلة التكامل الاقتصادي**، م10، ع02، (جوان 2022)، ص.ص.256.257.

[2] ندير طروبيا، **المرجع نفسه**، ص 257.

[3] ابتسام غربي، مريم بن جامع، **مرجع سابق**، ص.36.

كلم، وتسير هذه الأخيرة من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنيةSNTF ومجهزة بأكثر من 200 محطة.[1]

شكل 03: خريطة لشبكة السكك الحديدية في الجزائر 2018 .



المصدر:https://www.echoroukonline.com

نلاحظ من خلال الشكل الموالي تطور شبكة السكك الحديدية حتى عام 2018 من خلال مجموعة المشاريع المنجزة ضمن استراتيجية تطوير القطاع حيث أن كثافة الخطوط في الجزء الشمالي الشرقي_الغربي وذلك بسبب الكثافة السكانية والنشاط الاقتصادي في تلك

[1] سميربوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، "واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية"، **المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية**، ع.06 (جوان 2017)، ص.51.

المناطق، كذلك هناك امتداد للشبكة نحو الجنوب التي ستساهم في ربط الشمال بالجنوب، وفك العزلة عن هذه المناطق.

جدول 03: تطور طور شبكة السكك الحديدية 2019/2010

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

المصدر: نادية صالحي، **المرجع السابق**، ص.96.

يمثل الجدول الموالي تطور البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية 2019/2010 والتي تشمل السكك الحديدية التابعة لشركة النقل SNTF والسكك المكهربة، يبدأ طول الشبكة من 450468 عام 2010 مع ثبات إلى غاية عام 2014 وهذا يشير إلى ركود في استيلام مشاريع جديدة أو استكمال ما تبقى منها ثم استمر طول الشبكة بالارتفاع ليصل إلى 469550 عام 2019.

❖ **ميترو الجزائر mitro :**

يعتبر ميترو الجزائر أو قطار الأنفاق من بين شبكات النقل المهمة، خاصة في الجزائر العاصمة حيث يعتبر الأول مغربيا والثاني افريقيا، خطط له لمواجهة الانفجار

الديمغرافي ومتطلبات النقل الجماعي عام 1970 في عهد الرئيس هواري بومدين، وكانت انطلاقة الإنجاز في عام 1980 ولكنه تأخر بسبب الصعوبات المالية والأمنية في ذلك الوقت، تجدد المشروع في عهد الرئيس عبد العزيز بوتفليقة عام 2003، بمسافة 9,5 كم و 10 محطات و قدرة استيعاب 25000 راكب يوميا، ودخل حيز الخدمة العمومية في 1 نوفمبر 2011 بمناسبة ذكرى 57 لاندلاع ثورة التحرير الجزائرية.[1] في عام 2019 وصل طول شبكة الميترو بمسافة 18 كلم و ترجع هذه الزيادة إلى تشغيل محطة ساحة الشهداء عام 2015 ومحطة عين النعجة عام 2018.[2]

جدول04: تطور شبكة ميترو الجزائر 2019/2012

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

المصدر: نادية صالحي، **المرجع السابق**، ص.101.

[1] عبد النور جلول، **النقل الحضري الجماعي دراسة حالة ميترو الجزائر العاصمة**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة، 2022/2021)، ص.64.

[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2019، ص25.

يوضح الجدول التالي طول شبكة ميترو الجزائر وعدد المحطات قيد الاستغلال من عام 2012 إلى عام 2019، كان طول الشبكة 8 كلم مع 10 محطات في الخدمة منذ عام 2012 وبقيت ثابتة حتى عام 2015 بزيادة قدرها 4 كلم مع ارتفاع في عدد المحطات بأربعة محطات، وبقيت القيم مستقرة حتى عام2018 لتصل إلى 18 كلم مع 19 محطة قيد الاستغلال. إن هذه الزيادة في طول شبكة ميترو الجزائر تدل على الاستثمار الضخم في هذا النمط من النقل، وذلك من أجل تحسين حياة المواطن لتنقلاته اليومية وتقليل الضغط على الطرقات في العاصمة، وتغطية المناطق التي تشمل كثافة سكانية ضخمة.

❖ ترامواي tramway

يعود تاريخ ترامواي الجزائر إلى عهد الاستعمار الفرنسي عام 1898 وكان يربط بين بلدية باب الواد حتى بلدية الحراش، وبقي قائما حتى بعد الاستقلال، في عام 2006 تم نزع سكته وإعادة بعثه من جديد بمسافة 32.2 كلم تم تقسيم المشروع إلى شطرين وانتهت الأشغال عام 2011 ودخل حيز الخدمة يوم 8 ماي 2011 على غرار مدينة الجزائر العاصمة امتد المشروع ليشمل مدن أخرى وهي وهران، قسنطينة، سطيف، سيدي بلعباس، ورقلة، مستغانم،[1] مع وصول الترامواي إلى هذه المدن أصبح يقدر طول شبكته في عام 2019 ب 91.24 كلم و بلغ مجموع محطاته الإجمالية ب 148 محطة مقارنة ب عام 2018 حيث كانت 143 محطة.[2]

[1] قصير قاسم، **أهمية التصميم الغرافيكي في التصميم و التسويق لشركة نقل ترامواي مستغانم نموذجا**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، كلية الأدب العربي و الفنون 2020/2019)،ص21.

[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2019، ص 30.

جدول05: تطور شبكة الترامواي في الجزائر 2019/2012

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

المصدر: نادية صالحي، **المرجع السابق**، ص.104.

يوضح الجدول الموالي اجمالي شبكة الترامواي مع عدد المحطات في الخدمة من عام 2012 إلى عام 2019، حيث نلاحظ أن هناك نمو تصاعدي في طول الشبكة بدء من 16.2 كلم عام 2012 وصولا إلى 91.24 كلم عام 2019 مع زيادة في عدد المحطات ومضاعفتها بخمس مرات من 28 محطة إلى 148 محطة، كما نلاحظ أن هناك توقف عام 2015 و2016 مما يشير إلى توقف في التوسعات أو اكمال ما تبقى من أشغال سابقة. هناك علاقة بين عدد الكيلوميترات والمحطات وهذا يعزز التغطية الجغرافية للخدمة واستهداف المناطق السكانية الكثيفة.

❖ **التيليفيريك:**

يعتبر النقل بالكوابل الكهربائية (التيليفيريك) من أحد وسائل النقل التي تستخدم في المناطق الجبلية الساحلية أو الغابية أو عبر أودية عميقة أو أنهار، وهو من

أسرع الوسائل لتفادي الازدحام المروري.[1] والجزائر كغيرها من الدول حاولت الاستثمار في هذا النمط من النقل وجسدته في عدة ولايات وهي الجزائر العاصمة، البليدة، قسنطينة، وهران، عنابة وتيزي وزو، بلغ طوله الكلي نهاية 2019 18.733 متر و361 عربة.[2]

2. النقل البحري

يكتسي قطاع النقل البحري أهمية بالغة في الحياة العملية ومظهر من مظاهر تكريس التبادل التجاري بين الدول، يبلغ عدد الموانئ في الجزائر 56 ميناء في الخدمة منها 10 موانئ تجارية: 7 مخصصة للبضائع، و3 لنقل المواد البترولية، و46 ميناء مخصص للنزهة والصيد البحري، كما تتواجد وحدات لصيانة وتصليح البواخر تابعة للمؤسسة الوطنية لتصليح البواخر ERENAV بكل من ولاية الجزائر العاصمة، ولاية وهران، وولاية بجاية. يصل حجم مبادلاتها التجارية الإجمالي إلى 30 مليون/طن وتشكل 95% من التجارة الخارجية.

تنقسم الموانئ الجزائرية إلى ثلاث أنواع حسب نشاطها وحجمها وتتمثل في:

- الموانئ الرئيسية: ميناء الجزائر، ميناء عنابة وميناء وهران.
- الموانئ النفطية: ميناء ارزيو، ميناء سكيكدة وميناء بجاية.
- الموانئ التجارية: ميناء جن جن[3]، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.

أما أسطول النقل البحري للبضائع فيتكون من 10 سفن منها 7 سفن تابعة لشركة CANAN Nord و03 تابعة لشركة CANAN Med وهي متعددة الأغراض منها ما هو لنقل الطرود الثقيلة ومنها ما هو مجهز لنقل الحاويات.[4]

---

[1] محمد طريفة، التيليفيريك لمواجهة أزمة الاختناق المروري وتحسين النقل الجماعي مدينة قسنطينة، **مجلة علوم وتكنولوجيا**، ع 46، (سبتمبر 2017)، ص.54.

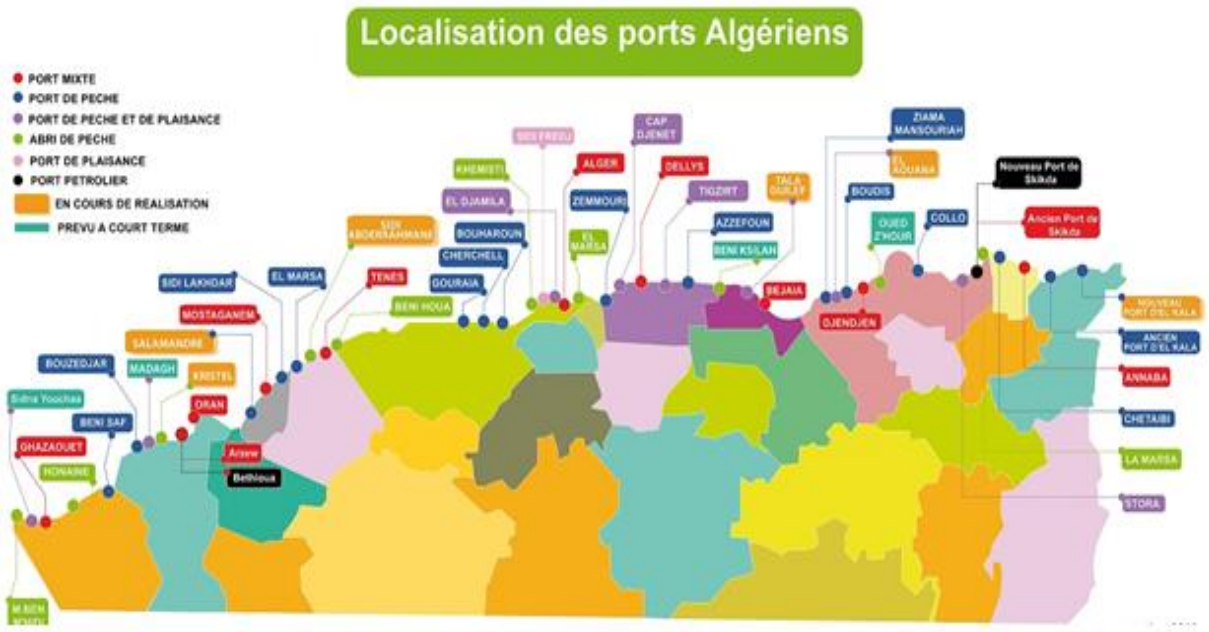
[2] نادية صالحي، **مرجع سابق**، ص.107.

[3] عابد بلمعزيز، كلثوم طاهري، **مرجع سابق**،ص-ص.54-57.

[4] مولود قنوش، عمر دهيمي، تشخيص وضعية النقل البحري للبضائع و المسافرين عبر الموانئ الجزائرية و استراتيجيات تطويره، **المجلة العلمية للحوار الاقتصادي**، م02،ع 01، (جوان2023)،ص-ص.42،41.

يحتوي أسطول نقل المسافرين على 3 بواخر تستعمل للنقل الدولي للمسافرين تم شرائها خلال السنوات 1995، 2004، 2005، وتسير من طرف مؤسسة النقل البحري للمسافرين الجزائرية ENTMV، اما النقل الحضري فيتكون من سفينين.[1]

شكل 04: خريطة تمثل توزيع الموانئ في الجزائر



المصدر: وزارة النقل.

بلغ الطول الإجمالي لأرصفة الموانئ التجارية الوطنية عام 2019 36691 مترا بما في ذلك 8354 مخصصا لحركة الحاويات. وهذا يدل على أن بوابة افريقيا تركز على تطوير النشاط البحري نظرا لارتباطه الوثيق بالاقتصاد الوطني والتجارة العالمية المرتبطة بالأسواق الأوروبية والخارجية وتسعى للاستثمار فيه من خلال تأسيسها لشركات النقل وتطوير البنية التحتية اللازمة.

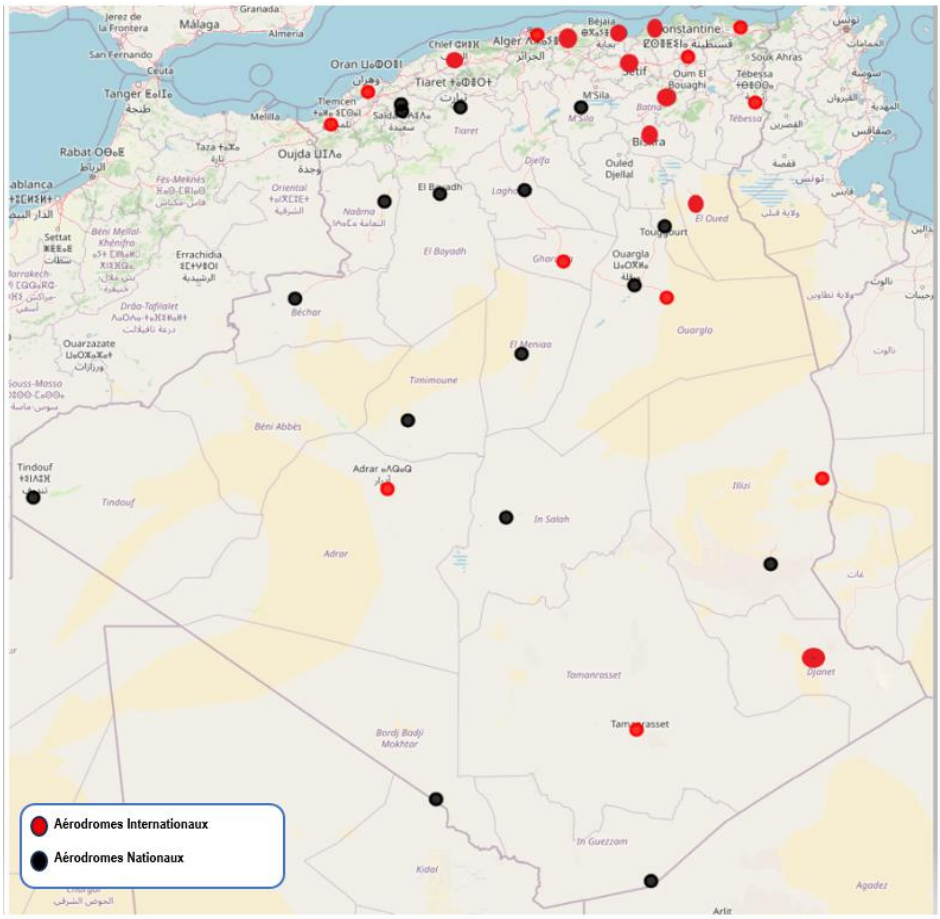
3. النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي من أحد الأنماط المهمة في قطاع النقل إذ تتجلى أهميته في تقليص المسافات والوقت، كما يساهم في تسهيل حركة التجارة الدولية والسياحة، حيث تمتلك

[1] مولود قنوش، عمر دهيمي، **المرجع نفسه**، ص.44.

الجزائر 36 مطارا مفتوحا على الملاحة الجوية، في عام 2019 صنف منها20 مطارا ذو استعمال دولي و16 مطار ذو استعمال داخلي، حيث تستقطب 6 ملايين مسافر سنويا، وتهيمن على سوق النقل الجوي "الخطوط الجوية الجزائرية" رغم الشركات المنافسة لها، حيث تتكفل بعدة رحلات دولية من بينها: أوروبا، كندا، الصين، الشرق الأوسط وافريقيا.[1]يتكون الأسطول الجزائري من 67 طائرة مخصصة لنقل الركاب بما في ذلك 52 طائرة طيران جزائرية و15 طائرة لطيران التاسيلي أما بخصوص نقل البضائع فتمتلك الجزائر 4 طائرت.[2]

شكل05 خريطة توزيع المطارات في الجزائر



المصدر: وزارة النقل.

نلاحظ من خلال الخريطة توزيع المطارات الدولية والوطنية لتغطية المساحات الشاسعة في التراب الوطني، كذلك نلاحظ كثافة شمالية للمطارات الدولية في الشريط

[1] سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، **مرجع سابق**، ص. 53.
[2] الدليل الاحصائي لقطاع النقل 2019، ص 51.

الساحلي والشمالي حيث تقع المدن الكبرى مثل الجزائر، وهران، قسنطينة وعنابة، كذلك هناك تغطية واسعة لعمق الصحراء الجزائرية مثل اليزي أدرار وتمنراست.

تطورت الهياكل القاعدية في الجزائر من خلال تجسيد مجموعة من مشاريع البنية التحتية الاستراتيجية المتعاقبة والمختلفة التي مست جميع أنماط النقل (البري، البحري، الجوي). وقد أولت الدولة الجزائرية خاصة بعد الاستقلال أهمية بالغة لهذه المشاريع باعتبارها ركيزة الاقتصاد الوطني وفي هذا السياق تم تحقيق إنجازات هامة أبرزها: الطريق السيار شرق–غرب، الترامواي، الميترو والسكك الحديدية.

المطلب الثالث: الإطار المؤسسي والقانوني لقطاع النقل في الجزائر

1. الإطار المؤسسي لقطاع النقل في الجزائر

يلعب الإطار المؤسسي دورا محوريا في تسيير قطاع النقل خاصة من ناحية التنظيم والرقابة، ويعتمد على التسيير المركزي الذي تقوده وزارة النقل وتتفرع إلى مجموعة من المؤسسات والهيئات الخاصة بكل نمط وتتمثل في:

1.1. وزارة النقل:

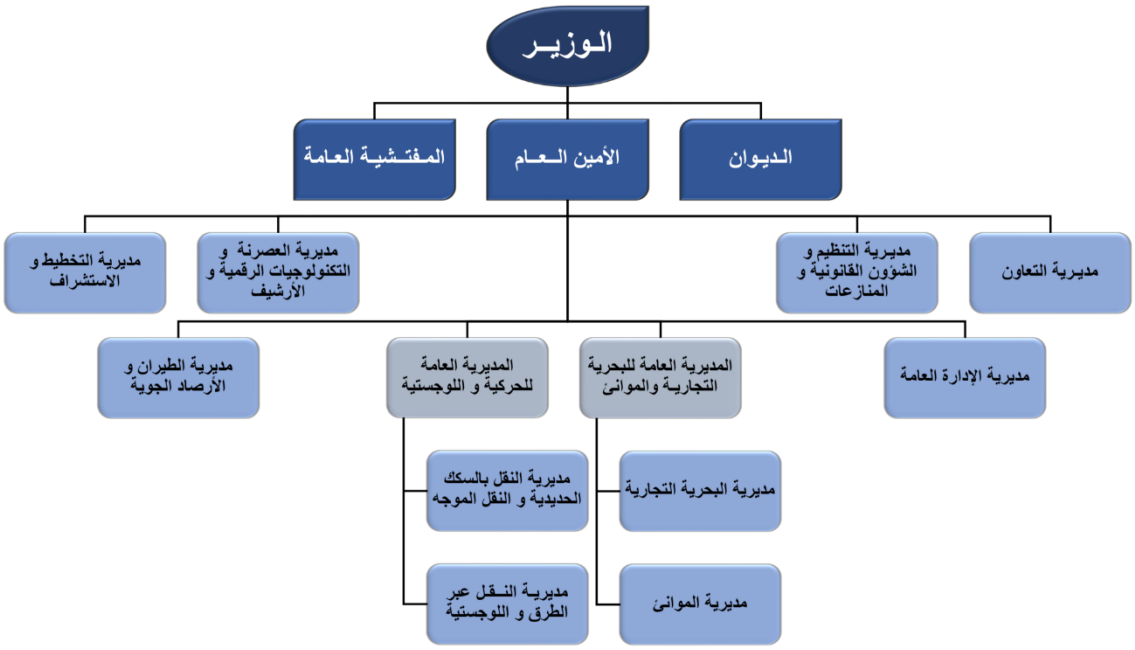
نشأت وزارة النقل عام 1962 وتغير اسمها عدة مرات فقد كانت مرتبطة بوزارة الأشغال العمومية ثم مع وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية إلى أن أصبحت "وزارة الداخلية والجماعات المحلية والنقل" تضم ثلاث مديريات: مديرية الطيران المدني، مديرية البحرية التجارية ومديرية النقل البري، تهتم بتنظيم النقل في الجزائر وتسيير مختلف وسائله بما في ذلك النقل البري عبر الطرقات والسكك الحديدية، النقل البحري والجوي.[1]

من مهام الوزير: اقتراح السياسة الوطنية في ميدان النقل، ويتولى متابعة ومراقبة تنفيذها طبقا للقانون والتنظيمات المعمول بها، كما يدخل ضمن اختصاصاته المهام

[1] نادية صالحي، **مرجع سابق**، ص.73.

المرتبة بتصور نشاطات النقل وتطوير السلسلة اللوجيستية وكذا الأرصاد الجوية واستغلالها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف السلامة وتحقيق نوعية الخدمة.[1]

شكل 06: الهيكل التنظيمي لقطاع النقل:



المصدر: وزارة النقل.

[1] www.mt.gov.dz تم الطلاع يوم 11 مارس 2026 على الساعة 9:00

2.1. النقل البري واللوجيستيك:

ينقسم النقل البري إلى ثلاثة أنماط وهي النقل البري عبر الطرقات والنقل بالسكك الحديدية والنقل الموجه، فكل نمط له مجموعة من المؤسسات تسييره وتسهر على تنفيذ مهامه وتقديم الخدمة المناسبة للمواطن.

❖ **النقل البري عبر الطرقات** (GROUP TRANSTEV SPA): تعد هذه المجموعة لاعبا رئيسيا في قطاع النقل في الجزائر حيث تدير مجموعة واسعة من أنشطة النقل الحضري وبين المدن ، أنشئت من إعادة تشكيل شركة النقل البري للمسافرين وفقا للقرار رقم 145/01 المؤرخ في 17 سبتمبر 2015 حيث تلتزم هذه المجموعة على تغيير قطاع النقل في الجزائر من خلال تقديم خدمات رفيعة المستوى تعزز إمكانية الوصول و التنقل للجميع.[1]

❖ **مجمع النقل البري للبضائع واللوجيستيك (GROUP LOGITRANS)**:هي شركة اقتصادية عامة نتجت عن إعادة هيكلة عام2016 لشركةSNTR تتمثل مهامها في نقل البضائع عبر الطرقات في جميع أنحاء الإقليم وصولا إلى المناطق الجنوبية، وتتمثل خدماتها في النقل التقليدي، النقل المتخصص، النقل الاستثنائي، النقل الدولي، كذلك لها فرع آخر في إدارة لوجستيات الموانئ من خلال إدارة المستودعات الجمركية، التجميع والتخزين. [2]

❖ **مؤسسات النقل الحضري والشبه الحضري بين الولايات مثل مؤسسة ETUSA.**

❖ **الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF):** تأسست هذه الشركة خلفا للشركة الوطنية الجزائرية للسكك الحديدية SNCFA في 26 مارس 1976 تتولى هذه الشركة مجموعة من المهام من بينها النقل العام للركاب والبضائع في إطار تنظيم النقل البري، كما تم استحداث هيكل تنظيمي جديد داخل الشركة مصمم من أجل الاستثمارات المخصصة لقطاع السكك الحديدية تحت اسم ANESRIF.[3]

❖**شركة ميترو الجزائر (EMA):** هي شركة عمومية وطنية أنشأت عام 2020 مهمتها استغلال وصيانة ميترو الجزائر ونقل مستعملي الميترو بكل أمان وأريحية.[4]

[1] https://transtev.dz تم الاطلاع يوم 10 مارس 2026 على الساعة 9:50.
[2] https://www.groupe-logitrans.dz/ تم الاطلاع يوم 11 مارس 2026 على الساعة 14:30.
[3] https://www.sntf.dz/index.php/communication/itemlist/tag/ تم الاطلاع يوم 11 مارس 2026 على الساعة 19:51.
[4] https://metro-eldjazair.dz/ تم الاطلاع يوم 11 مارس 2020 على الساعة 21:00.

❖**شركة تسيير خطوط الترامواي (SETRAM):** أنشأت في نوفمبر 2012 حيث تكتسب مكانة مهيمنة في السوق الاقتصادية الجزائرية ولاسيما في قطاع النقل الحضري من خلال تشغيل صيانة أنظمة الترامواي وتهدف إلى تقديم خدمة نقل عالية الجودة من حيث السلامة، الراحة، وسرعة الوصول.[1]

هناك أيضا النشاطات المكملة لقطاع النقل البري مثل المراقبة التقنية للسيارات وتقوم بها "المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات" ANACTA التي تختص في التأطير الشامل لنشاط المراقبة التقنية للسيارات والمركبات التي تهدف إلى ضمان الأمن والوقاية من حوادث المرور الناتجة عن الخلل الميكانيكي لهذه المركبات.[2]

3.1. النقل البحري:

ينقسم إلى النقل البحري ونشاط الموانئ وتتمثل المؤسسات التي تقوم بتسييره في "الشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرينENTMV "المختصة في نقل المسافرين إلى عدة وجهات منها مارسيليا اسبانيا، إيطاليا، وكذلك المجمع الجزائري للنقل البحري" GATMA" الذي تَّم إنشاؤه في 14 فبراير 2016 بعد إعادة تشكيل وهيكلة القطاع العمومي التجاري للنقل، ومن مهامه شحن الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري وتتمثل في وكالة السفن والبضائع والسمسرة و العبور وبناء السفن وتصليحها، وينقسم إلى شركتين مختصتين في نقل البضائع هما: CANAN NORD و CANAN MED .[3]

4.1. النقل الجوي:

النقل الجوي والأرصاد الجوية ينقسم إلى نشاط المطارات التي تسهر على تنظيم وتسيير المطارات، ونشاط النقل الجوي المتخصص في تنظيم المسافرين، والأرصاد الجوية المختصة في الأحوال الجوية ومراقبة الملاحة الجوية.

تختص "الوكالة الوطنية للطيران المدني" ANAC بالإشراف ومراقبة وتنظيم الطيران المدني، وتعمل تحت إشراف الوزير المكلف بالطيران المدني،[4] أما المؤسسات الجوية الوطنية

[1] https://www.setram.dz / تم الاطلام يوم 11 مارس 2026 على الساعة 21:12.
[2] https://www.enacta.dz / تم الاطلاع يوم 11 مارس 2026 على الساعة 21:25.
[3] https://www.mt.gov.dz/doc/strategie_transport_maritimear.pdf **اســـتراتيجية تطوير النقل البحري**، أكتوبر 2020، تم الاطلاع عليه يوم 11 مارس 2026 على الساعة 23:10.
[4] https://www.anac.dz / تم الاطلاع عليه يوم 11 مارس 2026 على الساعة 23:15

فتتفرع إلى شركة الخطوط الجوية الجزائرية[1] وشركة خطوط التاسيلي[2] بتسيير نشاط النقل الجوي من خلال السهر على تنفيذ مهامها المعلقة بتنظيم المسافرين من حيث الراحة والأمن وفقا للمعايير الدولية.

أما نشاط المطارات فتسهر على تسييره شركة خدمات المطارات وإدارة البنية التحتية SGSIA [3]، وتعمل "المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية"ENNA على سلامة الملاحة الجوية في المجال الجوي الجزائري.[4]

2. الإطار القانوني لقطاع النقل في الجزائر

في إطار تنظيم قطاع النقل وضمان أمن سلامة الأشخاص والبضائع وضعت االجزائر مجموعة من القوانين التي تهدف إلى الهيكلة الحركية البرية، البحرية والجوية ويرتكز على مبدأ الخدمة العمومية ويتمثل في:

1.2. النقل البري:

قانون رقم 11-09 المؤرخ في 3 رجب عام 1432 الموافق 5 يونيو سنة 2011 يعدل ويتمم القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 الموافق 7 غشت سنة 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، يشتمل هذا القانون على عدة مواد منها المادة 2 التي تهدف إلى تعريف وصياغة مختلف شروط النقل البري، النقل العمومي، والنقل للحساب الخاص، النقل المشترك بين الأنماط، النقل بالسكك الحديدية، نقل الأشخاص الموجه، نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات. [5]

2.2حركة المرور عبر الطرق:

قانون رقم01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها أمنها المعدل والمتمم، يشمل

[1] https://airalgerie.dz / تم الاطلاع عليه يوم 11 مارس 2026، على الساعة 23:30.
[2] https://tassilitravailaerien.dz / تم الاطلاع عليه يوم 11 مارس 2026 على الساعة 23:35.
[3] https://elmouchir.caci.dz/ar/entreprise/5877/sgsia-socit-de-gestion-des-services-et-infrastructures-aroportuaires-aroport-dalger تم الاطلاع عليه يوم 11 مارس 2026 على الساعة: 23:40.
[4] https://www.enna.dz / تم الاطلاع عليه يوم 12 مارس 2026 على الساعة 13:00.
[5] الجمهورية الجزائرية الديقراطية الشعبية، قانون رقم 11-09 المؤرخ في 5 يونيو2011 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 32، (8جوان 2011)، ص.10.

مجموعة من المواد التي تهدف إلى تنظيم حركة المرور، كيفية الحصول على رخصة السياقة، المخالفات والعقوبات والإجراءات المتخذة ضد كل من يخالف هذه القوانين مصنفة إلى أربع درجات.[1]

3.2 النقل الجوي:

قانون رقم 24-03المؤرخ في 16 شعبان 1445 الموافق 26 فبراير 2024 يعدل ويتمم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1419 الموافق 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وضمان سلامة وأمن المسافرين.[2]

4.2 النقل البحري:

قانون رقم 10-04 مؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق 15 اوت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، يهدف هذا القانون إلى ابراز مختلف الاتفاقات التي تتعلق باستئجار أو استخدام أي سفينة، وحماية ممتلكات وأمتعة المسافرين، وتحديد مختلف أجور والمبالغ المستحقة لكل من ربان السفينة، وسائر عمالها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، كما يفصل في مختلف أحكام النزاعات التي تحدث عند بيع أو شراء سفينة.[3]

نستنتج من خلال المبحث الأول أن منظومة النقل البري تطورت من منظومة موروثة إلى منظومة قائمة بحد ذاتها لها مؤسسات وقوانين تسهر على تطبيقها كما أنها تقوم على بنية تحتية متعددة الأنماط تسعى دائما من خلالها لمواكبة التطورات الحاصلة.

المبحث الثاني: الاستراتيجيات المسطرة لتطوير قطاع النقل في الجزائر

ارتكزت الاستراتيجيات المسطرة لتطوير قطاع النقل على مجموعة من البرامج الخماسية والمخططات التنموية لتجسيد استراتيجية متكاملة الأبعاد لتحقيق التنمية الاجتماعية

[1] الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 45، (29 جويلية 2009)، ص-ص 4-13.

[2] الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 24-03المؤرخ في 26 فيفري 2024 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 15، (29 فيفري 2024)،ص.15.

[3] الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 اوت 2010 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 46، (18 اوت 2010)، ص.20.

والاقتصادية، تنسيقا بين وزارة الأشغال العمومية والنقل تم وضع استراتيجية تستهدف البنية التحتية واستحداث طرقات جديدة، حيث مست المخططات الاقتصادية قطاع النقل بالدرجة الأولى نظرا لأهميته الاستراتيجية بالرغم من حصيلة النشاط الإيجابية المحققة في الفترة 2001 إلى 2019 عبر البرامج الاقتصادية إلا أن القطاع لازال يعاني من اختلالات التي تعيق وصوله إلى الفعالية المرجوة.

المطلب الأول: الرؤية الاستراتيجية لتطوير قطاع النقل في الجزائر

يصنف قطاع النقل من بين أهم القطاعات الاستراتيجية وأهم قطاعات البنية التحتية نظرا لانعكاساته الاقتصادية والاجتماعية على الدول. في الجزائر، يعد قطاع النقل ذو أولوية، نظرا لشساعة مساحتها التي تبلغ مليونين ونصف مليون كلم مربع، حيث تتطلب شبكة نقل ممتدة على طول التراب الوطني لخدمة النشاطات الداخلية والخارجية للدولة، وقد سخرت الحكومة الجزائرية كل المجهودات والإمكانات لتنمية البلاد ومعالجة التأخر الذي عرفته وذلك من خلال مجموعة من البرامج والمخططات لتحديث وتطوير القطاع،[1] تمثلت آفاق هذا القطاع عن طريق رؤية استراتيجية على المدى الطويل نابعة من المخطط الوطني لتهيئة الإقليم، والذي يعتبر خطة طريق قطاعية وبرامج إقليمية لتحقيق تنمية تتمحور على خلق توازن إقليمي كفيل بتحقيق عدالة اجتماعية.[2]

إن وضع استراتيجية تحكم قطاع النقل ليس كافي، بل لا بد من تنفيذها وتجسيدها على أرض الواقع، وبعث مشاريع جديدة أو إعادة بعث المشاريع المعطلة، لكي ترقى بهذا القطاع لمواكبة التطور الحاصل في الدول المتقدمة.[3]

بذلت الدولة الجزائرية مجهودات كبيرة لتنمية البلاد و النهوض بها، خاصة بعد مرحلة العشرية السوداء وعدم الاستقرار السياسي الذي أثر بشكل واضح على الاقتصاد الوطني، واعتبر قطاع النقل من الأولويات التي ركزت عليها الحكومة من

[1] صورية شنبي، استراتيجيات وسياسات تطوير قطاع النقل المستدام في التجارب الحديثة دراسة حالة قطاع النقل في الجزائر، **التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة**، م02، ع01، (جوان 2017)، ص.60.

[2] محمد صديق، **واقع الاستثمار في قطاع النقل بالجزائر دراسة حالة ولاية تيارت**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة ابن خلدون تيارت، 2016)، ص.63.

[3] وسيلة أريوط، مريم تيانتي، تقييم استثمارات الجزائر في قطاع النقل الطرقي والسككي، **قانون النقل والنشاطات المينائية**، م 08، ع 02، سبتمبر 2021، ص.24.

أجل تحقيق النمو الاقتصادي و التنموي، [1] وقد عمدت الحكومة إلى تقسيم استراتيجية تطوير قطاع النقل تطبيقا لبرنامج رئيس الجمهورية إلى أربعة مراحل فالخطة تمثل استراتيجية طويلة المدى، و المراحل هي استراتيجيات قصيرة المدى أما البرامج والعمليات والقوانين والتشريعات هي السياسات التي تسن من أجل التنفيذ.[2]

تتكون مراحل خطة قطاع الأشغال العمومية والنقل من مجموعة من الأهداف وتتوزع كالآتي:

1) المرحلة الأولى: 2005-2010 بناء أول شبكة مهيكلة من خلال انجاز:
   - الطريق السيار شرق-غرب.
   - الطريق الإجتنابي السيار الثاني للجزائر العاصمة.
   - الطريق العابر للصحراء.
2) المرحلة الثانية:2010-2015 انجاز الشبكة المهيكلة الثانية من خلال إنجاز:
   - الطريق السريع للهضاب العليا.
   - الطرق الرابطة السريعة مابين الطريق السيار والمراكز الحضرية ل 34 ولاية وكذا المطارات والموانئ.
   - الطرق الرابطة شمال_جنوب.
   - التحويل التدريجي للطريق العابر للصحراء والطريق سريع.
   - تحسين مستوى شبكة الطرق الموجودة.
   - متابعة برنامج تنمية الشبكة المهيكلة الأولى والعمل على المحافظة عليها.
   - الانطلاقة في أنظمة الاستغلال والعمل برسوم المرور بالطريق السيار.
   - التحكم في نظام التنسيق ما بين وسائل النقل.
3) المرحلة الثالثة:2015-2020 عصرنة أنظمة التسيير والتنسيق ما بين وسائل النقل من خلال:
   - المحافظة على الشبكتين المهيكلتين الأولى والثانية.
   - عصرنة أنظمة التسيير والاستغلال.

[1] محمد إسحاق كافي، **مرجع سابق**، ص.26.
[2] صورية شنبي، **مرجع سابق**، ص. 65.

- تطوير أنظمة التنسيق ما بين وسائل النقل.

تهدف هذه الاستراتيجية إلى زيادة عروض النقل من أجل:

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع.
- الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.[1]

ركزت هذه المرحلة على النهوض بالقطاع من خلال بناء شبكة مهيكلة من الطرقات لتستجيب للطلب المتزايد ومواكبة النمو الديمغرافي، حيث تم تقسيمها إلى مراحل ممتدة من 2005 وصولا إلى عام 2020 بالتنسيق مع وزارة الأشغال العمومية المعنية بالمنشآت الكبرى وتحديث البنية التحتية.

المطلب الثاني: النقل في مخططات التنمية الاقتصادية في الجزائر 2001/ 2019

شهد قطاع النقل في الجزائر تحولا استراتيجيا جوهريا في إطار مساعي الدولة لتحديثه و تطوير بنيته التحتية، كضرورة لتحقيق التنمية المستدامة، وقد تجسد هذا التحول في تبني مجموعة من السياسات التنموية و المخططات الوطنية، فاعتمدت الدولة الجزائرية على تكامل الأدوار بين الوزارات المكلفة بالبنية التحتية والمكلفة بالتسيير، حيث سعت منذ الاستقلال إلى جعل هذا القطاع ركيزة للتنمية الاقتصادية لتجاوز العقبات وقد تجلى ذلك من خلال سلسلة من البرامج التنموية المتلاحقة، بدء من برنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004 وصولا إلى المخططات الخماسية 2005-2014 وبرنامج 2019/2015 للسير قدما نحو تطوير القطاع.[2] اندرجت هذه المشاريع في إطار سياسة ديناميكية لتخطيط وتنمية الأراضي وكان الهدف منها كسر العزلة عن المناطق التي تعاني من نقص في خدمات النقل وضمان وصول جميع المواطنين إلى وسائل نقل

[1] سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، **مرجع سابق**، ص.55.
[2] صورية شنبي، **مرجع سابق**، ص.60.

حديثة وبتكلفة منخفضة، مع تحقيق النمو من خلال دمج مختلف وسائل النقل البري، الجوي والبحري.[1]

أولت السلطات الجزائرية في الألفية الأخيرة اهتماما كبيرا بقطاع النقل، حيث وضعت استراتيجية شاملة فسطرت له برامج خماسية تنموية من الفترة 2001 إلى 2019 من أجل تحقيق زيادة في عروض النقل، كما خصصت ميزانية ضخمة بلغت حوالي 8.1% من اجمالي الاستثمارات مما ساهم في خلق آلاف مناصب الشغل ورفع القيمة المضافة للقطاع وتم تقسيم البرامج التنموية كالآتي:[2]

- برنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004
- برنامج دعم النمو 2005-2009
- برنامج الاستثمارات العمومية 2010-2014
- البرنامج الخماسي 2015-2019

1. برنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004:

سمي برنامج الإنعاش الاقتصادي ببرنامج إنفاق استثماري، لأن الدولة كانت تحقق عوائد مالية ضخمة نتيجة ارتفاع أسعار المحروقات، حيث تم رصد مبلغ 525 مليار دينار لبعث المشاريع وتقوية الخدمات العمومية في مجالات كبرى كالري، النقل، الهياكل القاعدية، تحسين الإطار المعيشي للسكان ودعم التنمية المحلية والتنمية البشرية،[3] واهم ما جاء فيه:

1.1. تطوير المنشآت القاعدية المتعلقة بالنقل :

مثل هذا البرنامج نقطة تحول استراتيجية في الإنفاق الاستثماري، فقد ركز بشكل محوري على تطوير البنية التحتية لقطاع النقل لخلق فضاء داخلي مرن يسمح بحرية تنقل الأفراد والبضائع، وتجسدت هذه الجهود في تخصيص ميزانيات ضخمة لتحديث المطارات،

[1] Mohammed A.Laridji , Samir B.Maliki, Wafaa Berbar-Bberrached, Analyse empirique sur l'effet des **investissements public dans la économique en Algéri, Revue Algérienne d'Economie de gestio**,vol 12 , n 02,mai 2019,p03.

[2] علاء الدين عشيط، أحمد خليفة، منال حسيني، **مرجع سابق**، ص.55.

[3] وسيلة جمات، **تحليل برامج الإنعاش الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة 2001-2019**، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة الجزائر 03، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2023/2022)،ص.77.

الموانئ، شبكات الطرقات، وتعزيز منظومة الاتصالات السلكية واللاسلكية، هدفت هذه الاستثمارات فك الاختناق عبر الشبكات الوطنية وربط مختلف ربوع الوطن عبر مسالك جديدة لتوسيع رقعة التبادل داخليا وخارجيا.

2.1. تطوير المنشآت القاعدية للنقل البري:

ركزت الدولة على تطوير المنشآت القاعدية للنقل البري لربط المدن ببعضها خاصة مدن الجنوب التي كانت في عزلة عن مدن الشمال، حيث قدرت شبكة الطرق في عام 2002 ب 104720 كلم، وتتحمل هذه الشبكة 82% من حجم نقل البضائع والمسافرين كما تتحمل حوالي 2.4 مليون مركبة، كذلك قامت بإنجاز المشروع الاستراتيجي الطريق العابر للهضاب العليا وقدرت نسبة إنجازه أكثر من 15 مليار، وأيضا انجاز البنى التحتية في كل من وهران، قسنطينة، تيزي وزو، وعنابة وأهمها جنوب الجزائر العاصمة.

❖ تطوير المنشآت القاعدية المتعلقة بالسكك الحديدية:

تعد شبكة السكك الحديدية في الجزائر من أهم الشبكات إذ تحتل المرتبة الثالثة افريقيا، وتبرز أهميتها في قدرتها على تسهيل التجارة الداخلية والخارجية من خلال ربط مناطق الإنتاج بأسواق التوزيع والموانئ، حيث تنقل سنويا حوالي 13 مليون طن من البضائع، و 4.5 مليون مسافر، كما يعد الخيط الرابط بين شرق البلاد و غربها بطول 1300 كلم الشريان الحيوي و المحرك الأساسي للتبادلات التجارية بين مختلف المناطق والمدن. [1]

حصيلة النشاط لبرنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004 لقطاع البنى القاعدية:

- عصرنة 1600 كلم من الطرق الوطنية.
- إنجاز 138 منشأة (جسور، ممرات أرضية).
- انجاز 4600 كلم من الطرق.
- انجاز 3 موانئ للصيد (سلامندر، تيقزيرت والمرسى).

[1] هاجر بوهجة، **مرجع سابق**، ص.ص.45-47.

- إنجاز المحطات الأرضية لكل من تيميموين، برج باجي مختار، عين قزام، تينزواتين، برج الحواس، ورقلة، وبشار.
- انجاز حظيرة التكنولوجيا الحديثة والإعلام والاتصال "بسيدي عبد الله الجزائر العاصمة".[1]

إن هذا المخطط ركز على بناء الهياكل القاعدية لتحفيز النمو الاقتصادي والاجتماعي والهدف منه فك العزلة وتوفير المرافق الضرورية اللازمة.

2. برنامج دعم النمو 2005-2009:

تضمن البرنامج مجموعة من الأهداف المكملة للمشاريع السابقة في إطار مواصلة تنفيذها وتتمثل في:

- الاستمرار في تحسين المستوى المعيشي للمواطنين.
- تطوير المنشآت القاعدية.
- دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- إعادة التوازن الديمغرافي عبر مناطق الوطن.
- تحسين الخدمة العمومية وتحديثها.

سمي برنامج دعم النمو بالبرنامج الجاري لاعتماده على البرنامج السابق (برنامج الإنعاش الاقتصادي) [2]، حيث شهد إنفاقا ضخما بسبب ارتفاع أسعار قطاع المحروقات في هذه الفترة وحصد قطاع البنى القاعدية مبالغ هائلة لاستحداث مشاريع ضخمة تخدم القطاع تتمثل في 1300 مليار دينار [3] لقطاع النقل والأشغال العمومية.

شهد العالم أزمة مالية عام 2007 مما أدى إلى انفخاض سعر البترول من 147 دولار إلى 33 دولار،[4]باعتبار أن الجزائر دولة ريعية تعتمد على قطاع المحروقات

[1] وسيلة جمات، **مرجع سابق**، ص. 88.
[2] محمود عجاج، **دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012**، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة الجزائر 3 كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير 2017-2016)، ص.ص. 189. 190
[3] وسيلة جمات، **مرجع سابق**، ص.90.
[4] وسيلة جمات، **المرجع نفسه**، ص. 95.

في تمويل مشاريعها خاصة المشاريع الضخمة كالبنى التحتية والهياكل القاعدية فأثر ذلك على نسبة الإنفاق على هذه المشاريع واستكمالها.

حصيلة النشاط لبرنامج دعم النمو الاقتصادي 2005-2009:

- تأخر في انجاز المشاريع وإعادة تقييمها.
- تبذير في الموارد المالية.
- استحواذ الشركات الأجنبية على معظم الصفقات العمومية واهمال الشركات الوطنية.
- الطفرة المالية بسبب الأزمة المالية عام 2007.[1]

3. برنامج الاستثمارات العمومية2010-2014:

أكبر برنامج مالي استثمرته السلطات الجزائرية لتحقيق التنمية وتحسين المستوى المعيشي والاقتصادي بمبلغ قدره 21214 مليار دينار جزائري[2] تم تخصيص ميزانية 40 مليار دولار من أجل:

- تحديث وتوسيع السكك الحديدية.
- تحسين النقل الحضري وانجاز مشروع ترامواي عبر 14 مدينة.
- تحديث القطاع الجوي.[3]

تضمن البرنامج مجموعة من المشاريع حيث خصص لكل مشروع ميزانية معينة بما يتلاءم وأهداف المشروع، من أجل تطوير المنشآت القاعدية التي كانت تحت رعاية الأشغال العمومية والجدول التالي يتضمن أهم المشاريع: [4]

جدول 06: أهم مشاريع قطاع النقل خلال برنامج الاستثمارات العمومية 2014/2010

نوع المشروع	تفاصيل المشروع

[1] وسيلة جمات، **المرجع نفسه**، ص. 98.

[2] وسيلة جمات، **المرجع نفسه**، ص.100.

[3] وفاء سلامة، "دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر"، **مجلة البشائر الاقتصادية**، م 5، ع 1، (2019/05/22)، ص. 1034.

[4] مصطفى شرقي، **مرجع سابق**، ص. 52.

شبكة الطرقات	ربط واستكمال 830 كلم من الطريق السيار (شرق_غرب)
ازدواجية الطرق	انجاز 700 كلم من الطرق الوطنية
الطرق الجديدة	انجاز أكثر من 2500 كلم
المرافق والخدمات	انجاز 42 محطة خدمات، 76 محطة راحة،70 محولا
المراكز الأمنية	انجاز 22مركز للدرك الوطني و22 مركز للحماية المدنية
الطريق العابر للصحراء	انجاز شطرين جديدين بطول 400 كلم لكل منهما
مشاريع الربط السريع	طريق بطول 100 كلم يربط ميناء جن جن (جيجل) بالطريق السريع

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن مصطفى شرقي، مرجع سابق، ص.52.

يمثل الجدول مجموعة المشاريع التي تم طرحها في أجندة برنامج الاستثمارات العمومية 2014/2010 حيث نجد:

الأولوية لشبكة الطرقات حيث نلاحظ أن هناك تركيز كبير على توسيع الطرقات سواء استكمال المشاريع الحالية أو انجاز طرقات جديدة مما يعكس رغبة السلطات في تسهيل حركة التنقل عبر الأقاليم.

شمل البرنامج التركيز على الجانب الخدماتي عبر انجاز 42 محطة خدمات و 76 محطة راحة بالإضافة إلى الجانب الأمني وهو ما يضمن معايير السلامة والرفاهية للمتنقلين والناقلين.

4. البرنامج الخماسي للإنعاش الاقتصادي 2019/2015:

تم تخصيص مبلغ مالي قدره 280 مليار دولار[1] لتمويل هذا البرنامج الذي يخص عدة قطاعات وعدة مجالات، خصص مبلغ 11.5 مليار دولار لقطاع النقل وتم تقسيم هذا المبلغ على انجاز مشاريع جديدة وإكمال ما تبقى من المشاريع التي عرفت تأخرا أو توسعة أثناء إنجازها، ومن بين هذه المشاريع:

-تحديث البنية التحتية عن طريق توسعة الطرقات التي تربط بين نظم النقل لكل من الموانئ، السكك الحديدية، وتخفيف الاختناقات المرورية.

-انجاز خطوط جديدة للمترو بالجزائر العاصمة.

-في إطار السلامة المرورية يتم تنصيب رادارات ثابتة ومحطات لمراقبة الأوزان الثقيلة للحد من الحوادث.

-إنشاء سبعة مواقف متعددة ذات طوابق في كل من القبة، الأبيار، حيدرة، المدنية، سيدي أمحمد، والمحطة البرية ببئر مراد رايس بطاقة استيعاب من 600 إلى 1000 مكان.

- انجاز 10 مواقف متعددة الخدمات تحتوي على مواقف بسعة 500 مكان لكل منها.

- إنجاز مشروع ميناء تجاري بمنطقة الوسط المنتظر إقامته ما بين مدينتي شرشال بتيبازة وتنس بالشلف والذي خصص له مبلغ 200 مليار دينار.[2]

ولكن الأزمات التي مست الاقتصاد الجزائري بعد انهار أسعار البترول سنة 2016 حيث فرضت على الجزائر التوجه إلى سياسة التقشف، وكذلك ظاهرة الفساد[3] التي كانت منتشرة في تلك الفترة جعلت من القطاع يتوقف عن تسجل أية إنجازات أو تنفيذ مخططاته ومشاريعه المترقبة.

[1] وسيلة جمات، **مرجع سابق**، ص.115.

[2] منيرة بوالملح، **قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر**، أطروحة دكتوراه غير منشورة (جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2018/2017) ص.117.

[3] وسيلة جمات، مرجع سابق، ص.129.

5. حصيلة النشاط للبرامج الخماسية والمخططات التنموية من عام 2001 إلى عام 2019:

مست الإصلاحات الاقتصادية في الدولة الجزائرية قطاع النقل مما ساهم في التنمية الاقتصادية من أجل تحقيق مجموعة من الأهداف من بينها تقديم خدمة النقل لجميع المواطنين بجودة عالية، حيث شهد القطاع إصلاحات جوهرية استهدفت كافة جوانبه التنظيمية و التشغيلية ، لا سيما فيما يتعلق بالبنية التحتية، و الأطر القانونية المنظمة للعقوبات و المخالفات بهدف رفع كفاءة الخدمات و حيويتها، و قد تم تصنيف هذه الإصلاحات في مجموعة من الاستثمارات و تطوير القطاع عبر عدة برامج زمنية محددة، فالبرنامج الخماسي (2005–2009) رصد له مبلغ قدره 2550 مليار دج الذي سمح بصيانة و تطوير أكثر من 67369 كلم من شبكة الطرقات و بناء 1250 منشأة فنية ، أما برنامج الاستثمارات العمومية (2010– 2014) خصص له ما يقارب 40% لمواصلة تطوير المنشآت القاعدية الأساسية، كما تم اطلاق مخطط مشروع ترامواي لتحديث النقل الحضري و الجماعي في ثلاثة ولايات (الجزائر العاصمة ، وهران، قسنطينة) حيث تم إنجازه في 2008 و دخل حيز الخدمة في الجزائر العاصمة عام 2012 و وهران عام 2013 و عام 2015 في قسنطينة، ثم تعميم الفكرة في كل من ولاية سيدي بلعباس، باتنة ، ورقلة، مستغانم، عنابة وسطيف. كما تعزز القطاع بمشروع الميترو في الجزائر العاصمة عام 2012 الذي بلغ طوله 9 كلم ويحتوي على عشر محطات.[1]

سجل قطاع النقل خلال عام 2014 مجموعة من الإنجازات والمشاريع التي تهدف إلى تعزيز القدرات الوطنية في كل أنماط النقل البحري، الجوي والبري، أما فيما يتعلق بالنقل البحري تم استيلام 5 بواخر لنقل البضائع دخلت حيز الاستغلال، مع مواصلة اقتناء 22 باخرة أخرى على مدار عامي 2015 و2016، كما تم استحداث أول خطوط للنقل البحري الحضري الرابط بين ميناء سكيكدة وميناء جنوة.

[1] سميرة كرمين، تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر، **معارف للعلوم القانونية والاقتصادية**، م 03، ع 01، (ماي 2022)، ص.ص 25– 52.

أما النقل الجوي تم تفعيل برنامج اقتناء 16 طائرة جديدة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية مع استيلام أولى هذه الطائرات من نوع "أ.تي.آر. ويتم استكمال باقي الدفعة خلال عامي 2016 و2016، وفتح 37 خطا جويا جديدا من طرف شركة "طاسيلي للطيران" وشركة " الخطوط الجوية الجزائرية".

اما مشاريع النقل البري في مجال النقل الحضري والشبه الحضري فتم وضع حيز الاستغلال المصعد الهوائي "التيليفيريك" الرابط بين واد قريش وبوزريعة، ووضع الشطر الثالث من تراموای العاصمة حيز الاستخدام الرابط بين برج الكيفان وقهوة شرقي، مع إطلاق أشغال تمديد خط الميترو العاصمة الرابط بين الحراش، باب الزوار، المطار الدولي، أما الخط الثاني بين عين النعجة وبراقي.

فيما يخص مشاريع السكك الحديدية فقد عرفت تطورا ملحوظا وذلك من خلال شراء 17 قطار ذاتي بالنسبة للخطوط الكبيرة، و20 قطار كهربائي، و30 عربة " مرقد" للخطوط الطويلة، و50 قاطرة، 380 عربة لنقل الفوسفات، مع إطلاق برنامج يتضمن انجاز شبكة قدرها 8000 كلم من خطوط السكك الحديدية. [1]

نلاحظ أن الفترة الممتدة من 2001 إلى 2019 تميزت بإطلاق استثمارات ضخمة حولت قطاع النقل إلى قطاع ذو حيوية وديناميكية، حيث أحدثت هذه المشاريع نقلة نوعية من خلال دفع عجلة الاقتصاد وبناء هيكلة واضحة ورؤية استراتيجية ساهمت في إنشاء منظومة نقل تحولت من قطاع خدماتي إلى بنية تحتية استراتيجية رغم الأزمات التي مست الدولة التي أدت إلى تأخر بعض المشاريع أو توقفها وتأجيلها.

المطلب الثالث: التحديات التي يعاني منها قطاع النقل في الجزائر

رغم التحديثات والإصلاحات التي قامت بها السلطات الجزائرية للنهوض بقطاع النقل ومواجهة التحديات والعراقيل التي تواجهه لازال القطاع يواجه العديد من المشاكل خاصة في ظل التطورات الحاصلة، تتنوع هده المشاكل وتتعدد منها: الاقتصادية، البيئية،

[1] سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، **مرجع سابق**، ص.ص. 56-57.

الاجتماعية والتقنية وغيرها من المشاكل التي تفرض ضغطا هائلا على صانع السياسة العامة لقطاع النقل.

اعتبر الخبراء أن مشاكل النقل في الجزائر تعود إلى عدم وجود رؤية استراتيجية واضحة وعقلانية تلتزم بالتنظيم والانضباط في الإنجاز وهيكلة واضحة لمختلف المشاريع وتسليم المشاريع في وقتها المحدد،[1] يمكن تقسيم مشاكل قطاع النقل في الجزائر إلى عدة تصنيفات منها ما يتعلق بالمواطن، الناقلين، البنية التحتية ووسائل النقل ونلخصها فيما يلي:

المشاكل المتعلقة بالبنية التحتية:

- تدهور في البنية التحتية للطرقات وذلك بسبب عدم صيانتها وتجديدها بما يتوافق مع المعايير العالمية.
- سوء صيانة الطرقات وإهمالها.
- وجود شبكة طرقات غير مؤهلة خاصة في البلديات مما يعاني المواطنين من صعوبة الوصول إلى وجهاتهم.
- عدم تسليم المشاريع في آجالها المحددة مما يلزم إعادة دراسة هذه المشاريع.[2]

المشاكل المتعلقة بوسائل النقل:

- نقص في عدد وسائل النقل خاصة الحافلات مما يشكل ضغط هائل عليها.
- الحمولة الزائدة للمسافرين والبضائع وعدم احترام الوزن المحدد مما يساهم في تآكل قطع غيارها.
- حوادث المرور الناتجة عن عدم الصيانة الدورية لوسائل النقل.
- عدم وجود تغطية كاملة للسكك الحديدية ونقص في عدد القطارات.[3]
- تدهور الحظيرة الوطنية وتآكلها مما نتج عنه حافلات مهترئة.[4]

[1] وفاء سلامة، **مرجع سابق**، ص.1036.
[2] حميد قرومي، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها، **مجلة دفاتر اقتصادية**، م06، ع 01، مارس 2015، ص.244.
[3] محمد إسحاق كافي، **مرجع سابق**، ص.32.
[4] زهرة طهراوي، **أهمية قطاع النقل ودوره في التنمية السياحية بالجزائر**، رسالة ماجيستير غير منشورة (جامعة الجزائر 03، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، 2014/2013)، ص-ص.115-116.

المشاكل المتعلقة بالازدحام المروري:

- إن أغلب المدن الكبرى في الجزائر تعاني من الازدحام المروري، أحد أكبر المشاكل التي يعاني منها المواطنون يوميا وهذا لعدة أسباب منها التخطيط العمراني الذي أصبح لا يواكب النمو السكاني السريع، عدم احترام شروط ومعايير الطريق، وبعض المواطنين الذي يفتقدون لمؤهلات السياقة.
- ينتج عن الازدحام المروري زيادة في وقت الرحلات مما ينتج عنه التأخر في الوصول إلى الوجهة.[1]

المشاكل المتعلقة بسلوكيات الناقلين:

- سوء الهندام والسلوكيات الغير لائقة.
- عدم احترام وقت الإقلاع أو الوصول.
- عدم احترام قوانين المرور كالسرعة الفارطة والتجاوزات الخطيرة.[2]

تختلف هذه المشاكل باختلاف المناطق الجغرافية في البلاد فمشاكل الشرق ليست كالغرب والجنوب والشمال فيجب مراعاة خصوصيات المناطق والمدن والعمل على القضاء عليها والحد منها.

[1] https://fr.scribd.com/، **مشاكل وتحديات التنقل في الجزائر**، تم الاطلاع يوم 08 ماي 2026، على الساعة 18:00.
[2] https://www.google.com ، **مشاكل النقل الميدانية أين مدراء النقل من الفوضى المستمرة**، تم الاطلاع يوم 08 ماي 2026، على الساعة 18:34.

خلاصة الفصل:

نستنتج مما سبق أن منظومة النقل في الجزائر تحولت من نظام موروث إلى نظام مستقل ساعد في تبني عدة مخططات لتسييره عن طريق مختلف القوانين والمؤسسات، وبذلت جهود كبيرة في تطوير الهياكل القاعدية، خاصة النقل البري لما له من أهمية كبيرة في مختلف الأنشطة و يؤثر بصفة مباشرة على حياة المواطنين حيث جسدت السلطات مختلف مشاريع التنمية والإنعاش الاقتصادي وخصصت له ميزانيات ضخمة لتحويلها إلى واقع ملموس، إلى غاية 2019 حيث قامت بإنجاز خطوط الميترو والترامواي، و توسيع مختلف الطرقات و التركيز على المشاريع الاستراتيجية كالطريق السيار شرق–غرب و الطريق العابر للصحراء وكذلك طريق الهضاب العليا لفك العزلة و إنعاش هذه المناطق ولكن رغم ما قامت به السلطات إلا أن القطاع لا زال يعاني عدة مشاكل و هشاشة في مختلف بنياته يستلزم حلها.

الفصل الثاني

تطوير قطاع النقل في الجزائر

2026/2020

تمهيد الفصل

بعد تفصيلنا لقطاع النقل في الجزائر قبل سنة 2020 توصلنا إلى أنه رغم محاولات الجزائر في تعزيز بنية النقل إلا أنه لازال يعاني من مشاكل كثيرة لذلك وضعت السلطات الجزائرية استراتيجية لمعالجتها والحد من التحديات والعراقيل التي تواجه القطاع وتتمثل هذه الاستراتيجية في مجموعة من الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها على المدى البعيد والقريب، وسنركز في هذا الفصل على الإلمام بمحاور الاستراتيجية الخاصة بكل نوع من أنواع النقل وطرح مختلف الأهداف والتفصيل فيها، كذلك تحديد مختلف الآليات التي وضعها صانعو هذه السياسة القطاعية لتطبيقها، حيث أن تطبيقها يتطلب جهودا كبيرة سواء من طرف الإدارة المسيرة أو من المواطن بحد ذاته ولتحديد مدى تطبيقها، تم اختيار ثلاث مؤشرات التي تركز على تطور القطاع من خلال دراسة لمختلف الجداول والإحصائيات و تحليل الأشكال البيانية والرسومات فهذا يساعد على إعطاء نظرة واضحة لقطاع النقل في الجزائر لذلك قسمنا الدراسة إلى:

المبحث الأول: نحو استراتيجية متكاملة لتطوير قطاع النقل في الجزائر.

المبحث الثاني: مؤشرات تطور قطاع النقل في الجزائر والتقييم

المبحث الأول: نحو استراتيجية متكاملة لتطوير قطاع النقل في الجزائر

المطلب الأول: محاور رسم السياسة القطاعية للنقل في الجزائر

يعتبر النقل واحدا من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة والازدهار لأي بلد، وعليه فإن تواجد نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية، الرفاه الاجتماعي، الإنتاج على نطاق واسع، وحماية البيئة. عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا، حيث تم انجاز العديد من المشاريع وأخرى في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد.

شهدت الجزائر في مطلع عام 2020 العديد من التغيرات فعمدت الحكومة إلى وضع استراتيجية وطنية لتطوير قطاع النقل خاصة من خلال وضع افق للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم أفق 2030 ضمن الاستراتيجية الوطنية للتهيئة الإقليمية لتحقيق التنمية المستدامة المصادق عليه بموجب القانون 10-02 المؤرخ في 29 جوان 2010، فهو يشكل الأداة الإستراتيجية للتخطيط الإقليمي، الذي سيمكن عبر تنفيذه من تصحيح الاختلالات و الفوارق بين أقاليم البلاد والتسريع في وتيرة التنمية المحلية، يتمحور المخطط الوطني لتهيئة الإقليم SNAT 2030 إلى أربع خطوط توجيهية، و يتفرع إلى عشرين برنامج عمل اقليمي PAT.[1]

يتضمن المخطط الوطني لتهيئة الإقليم مجموعة من المخططات التوجيهية القطاعيةSDS وتتمثل في المخططات التوجيهية للبنى التحتية الكبرى، والخدمات الجماعية، تتكون من 21 مخطط تضم كل من البيئة والتراث، الاقتصاد، النقل والمواصلات، التكوين، الصحة والرياضة.

حيث كان لقطاع النقل نصيب من هذه المخططات من خلال إقامة سلسلة من البنى التحتية الجيدة المترابطة والمتعددة الأنماط لضمان المواصلات الإقليمية، وتشمل المخططات التوجيهية التالية:

- المخطط التوجيهي للطرق والطرق السيارة: حيث تم وضع المحاور الكبرى للشبكة الوطنية للطرق.

[1] وزارة الداخلية والجماعات المحلية والنقل، http://interieur.gov.dz، تم الاطلاع عليه يوم 2026/02/15، على الساعة 9:30

- المخطط التوجيهي للسكك الحديدية: من خلال تطوير وتوسيع شبكة السكك الحديدية لكي تسمح بالتكامل والتواصل مع شبكات نقل الأشخاص والبضائع.
- المخطط التوجيهي للمطارات: تدعيم البنى التحتية والبنى الفوقية للمطارات.
- المخطط التوجيهي للموانئ البحرية: تطوير وتكييف شبكة النقل والأنشطة المينائية مع مختلف الأقاليم.[1]

تمتد هذه الاستراتيجية إلى تناول عدة مواضيع التي تستهدف أداء القطاع وتحقيق أهدافه من خلال المحاور الخمسة الآتية:

– تطوير النقل المتعدد الوسائط، ويعرف على أنه "نقل البضائع باستخدام عدة وسائل نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤوليته بأكملها"، ويعرف أيضا على أنه" استخدام أكثر من وسيلة نقل واحدة لتحريك البضائع من مكان الأصل أو الإنتاج إلى وجهة معينة"،[2] من خلال بناء شبكات للطرق والسكك الحديدية تكون مهيكلة وعصرية توصل إلى الموانئ والمطارات والمناطق اللوجيستية.[3]

– ضمان السلامة والأمن من خلال تطوير وسائل نقل حديثة وطرقات آمنة.

– تسهيل الوصول إلى خدمات النقل جميع الفئات المجتمع وجميع المناطق في البلاد ويتاح النقل للجميع خاصة المناطق النائية، وتكييف الوسائل لذوي الاحتياجات الخاصة.

– ضمان الحفاظ على البيئة من خلال سياسة النقل المستدام والنقل الأخضر الصديق للبيئة وتحديث وسائل النقل الجماعي.

– تحفيز التدريب والتأهيل المهني من خلال تأهيل العنصر البشري وتخصيص دورات تكوينية وتعليمية وتحديث مدارس السياقة.

إن تحقيق هذه الاستراتيجية يتطلب وعيا جماعيا ليس فقط من قبل الإدارة المعنية بهذا القطاع بل أيضا من جميع الإدارات الأخرى المسؤولة وجميع المهنيين في هذا القطاع وكافة المواطنين بغية إنشاء نظام نقل حديث، شامل وخدمات ذات جودة وفعالية، وكذلك من خلال التركيز

---

[1] بدرالدين حامد، **مخطط تهيئة إقليم الولاية بين الواقع والتجسيد دراسة حالة مخطط تهيئة إقليم ولاية الوادي**، مذكرة ماستر غير منشورة (جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة 2018 / 2019)، ص.17.

[2] نبيلة الحبيتري، فعالية نظام النقل متعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المبادلات التجارية –حالة الجزائر– ، **الدراسات الاقتصادية والمعاصرة**، م 06، ع 02، (ديسمبر 2021) ص.285.

[3] **مخطط عمل الحكومة من أجل تنفيذ برنامج السيد رئيس الجمهورية**، سبتمبر 2021، ص.65.

على استدامة قطاع النقل الذي يضمن التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد عبر وضع عملية التحديث في إطار مؤسسي، تشريعي وتنظيمي حديث ومتوافق مع المعايير الدولية وتوجه الدولة الجزائرية.

يشمل مخطط الأهداف الاستراتيجية لقطاع النقل ما يلي:

- الإصلاحات المؤسساتية.
- إنجاز المنشآت القاعدية للنقل.
- تطوير نشاطات النزهة وتسهيل عبور الموانئ.
- تطوير الشراكة الأجنبية والشراكة العمومية–الخاصة.
- تطوير القدرات الوطنية للنقل واللوجيستية.
- تطوير وتثمين الرأسمال البشري.
- الرقمنة.[1]

تطورت شبكة النقل في الجزائر بشكل ملحوظ خاصة في السنوات الأخيرة، حيث شهد القطاع زيادات من حيث عدد مستعملي الطريق أو نقل البضائع أو حتى شبكة الطرقات وهذا يدل على أن الحكومة الجزائرية تعطي اهتماما كبيرا لهذا القطاع الحساس والاستراتيجي، الذي يؤثر على ظروف معيشة المواطنين، وفك العزلة عن المناطق البعيدة والجنوب الكبير والمساهمة في الإنعاش الاقتصادي.

يلعب قطاع النقل دورا مزدوجا كقطاع خدماتي واقتصادي في آن واحد، وتتجلى أهميته الاستراتيجية في تحقيق التوازن الإقليمي وهذا ما ركزت عليه الحكومة في صياغة استراتيجية تتلاءم وتستجيب للرهانات الكبرى خاصة في الوقت الراهن بعد جائحة كورونا التي أثرت بشكل كبير على مختلف القطاعات من بينها قطاع النقل فقد تم إيقاف مختلف المشاريع وتأخير بعضها، وتتمثل هذه الرهانات في:

- الاستدامة وتحسين منظومة النقل العمومي وتكامله.

[1] وليد شادلي، شامية بن عباس، تطوير قطاع النقل الحضري في الجزائر ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، في ظل صياغة استراتيجية مستقبلية، **مجلة البحوث الاقتصادية والمالية**، م 09، ع 01، (جوان 2022)، ص.569.

- أمن وسلامة أنظمة النقل.
- تجسيد فتح النقل الجوي والبحري على رؤوس أموال خاصة وطنية وأجنبية.[1]

واستجابة لهذه التغييرات العميقة والتطورات والتحولات الاقتصادية ينبغي التركيز على تقديم الحلول من خلال إصلاحات جريئة وهيكلية وتنظيمية.

إن رسم أية سياسة قطاعية يتركز على وضع الأهداف الكبرى والمحاور الاستراتيجية الكبرى التي تعمل على تطوير القطاع والتي تركز دائما على تجسيد منظومة نقل قوية، رغم ذلك لازال هناك بعض الرهانات التي يستوجب التصدي لها والتكيف معها، وتقديم حلول مع ما يتناسب وواقع قطاع النقل والمنظومة المجتمعية الجزائرية.

المطلب الثاني: الأهداف المسطرة لتطوير قطاع النقل في الجزائر

يمثل قطاع النقل أداة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وسيجلب لها مزايا تنافسية على المستوى الدولي مما يضمن خدمات نقل آمنة ومستدامة للأشخاص والبضائع، وهذا ما تسعى إلى تحقيقه خلال السنوات القادمة لكي تنهض به، وذلك بواسطة تحديث وتطوير البنية التحتية وعصرنتها، مع توسيع الأسطول البري والبحري والجوي.

وضعت الجزائر سياسة قطاعية خاصة بالنقل مع ما يتماشى مع التغيرات الحاصلة فهي تعبير عن إرادة الحكومة في إنشاء قطاع نقل حديث وفعال وآمن وهذه الرؤية ستسعى لتحقيق إنجازات في ثلاث مجالات ذات أولوية وهي:

- تطوير البنية التحتية لتلبية الاحتياجات الاجتماعية والاقتصادية من حيث القدرة والجودة.
- جودة الخدمات المقدمة للمواطن.
- الاحترافية التي تدعم الكفاءة والجودة من خلال الرقمنة.[2]

1.تتمثل أهداف النقل البري فيما يلي:

[1] **مداخلة السيد وزير النقل عيسى بكاي يوم الاثنين 25 أكتوبر 2021**، خلال جلسة استماع أمام لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية بالمجلس الشعبي الوطني.

[2] La pilitique des transports a l' horizon 2030 . ensemble pour ameliorer les performances des services des transports. P.07.

- تحديث الإطار القانوني والتنظيمي الذي يحكم سلامة حركة المرور وأمن الأشخاص والممتلكات المنقولة لتتوافق مع المعايير المطلوبة وإنشاء وكالة لإدارة مخاطر النقل البري لتوحيد إدارة مخاطر الحوادث في هذا النمط.
- إعادة تنشيط "المجلس الوطني للنقل البري" حتى يتولى دوره الكامل في تقديم التشاور والمقترحات التشريعية واللوائح التنظيمية المتعلقة بالجوانب المالية، الاقتصادية، التقنية، الاجتماعية والسياسية، وكذلك الامتيازات والخطط الوطنية والمحلية ومحطات الركاب والبضائع والنقل متعدد الوسائط واللوجستيات.
- ادخال سياسة وإطار تشريعي لتسهيل النقل متعدد الوسائط.
- تطبيق السياسة المتعلقة بالبنى التحتية للطرق على المدى القصير من خلال استكمال شبكة الطرق السريعة ولا سيما الطرق الفرعية للطريق السريع الشرقي_الغربي لإزالة مختلف الاختناقات المرورية للحصول على شبكة طرقات كثيفة مع التركيز على إعادة تأهيل شبكات الطرقات على مستوى البلديات والولايات.
- تشجيع سياسة تجديد اسطول المركبات ولا سيما التي تضمن النقل العام.[1]

تتمثل أهداف النقل بالسكك الحديدية فيما يلي:

- تطوير الإطار التشريعي والتنظيمي خاصة بين شركة SNTFوANESRIf من أجل تحديد مجالات تدخل ومسؤوليات كل من الكيانين كل في مجال اختصاصه.
- انشاء وكالة لإدارة مخاطر النقل البري في مجال النقل بالسكك الحديدية والنقل الموجه لتوحيد إدارة المخاطر والحوادث.
- وضع تنظيم اقتصادي وتقني حديث من خلال مراجعة السياق العام لنشاط السكك الحديدية فيما يتعلق بالمنافسة مع وسائل النقل الأخرى، مع إعادة هيكلة تنظيم قطاع السكك الحديدية في إطار قانون 01 المؤرخ سنة 2001.
- تطوير منافسة صحية بين كل من النقل البري بأنواعه والسكك الحديدية مع تفضيل النقل بالسكك الحديدية نظرا للخدمات العامة التي يقدمها من الناحية البيئية والتكلفة.
- تطوير الأسواق التنافسية من خلال تعزيز التوجه التجاري لشركة SNTF باعتبارها الشركة الأم ومنحها حرية تكوين وتسعير خدمات النقل في إطار الاتفاقية المبرمة بينها

[1] La pilitique des transports a l' horizon 2030 . ensemble pour ameliorer les performances des services des transports.p.15

وبين الدولة مع ضمان توفير الخدمة العامة بأسعار معقولة ومناسبة لكافة المواطنين.[1] كذلك سيتم تطوير سياسة النقل المتعدد الوسائط من خلال شبكات للطرق والسكك الحديدية تكون مهيكلة وعصرية توصل للموانئ والمطارات والمناطق اللوجيستية.

كذلك ستواصل الحكومة إنجاز مختلف المشاريع عبر التراب الوطني لرفع طاقة استيعاب الشبكة عبر ازدواجها، وتجنب المدن الكبرى والتهيئات الحضرية وذلك من أجل التخفيف من الازدحام المروري، كما تركز الحكومة على استكمال أشغال توسعة خطوط مترو الجزائر ليشمل كافة المناطق التي تشهد توسعا حضريا.

2. تتمثل أهداف النقل البحري فيما يلي:

- توجيه وتسهيل الشراكة مع القطاع الخاص سواء الوطني أو الأجنبي في استغلال الخدمات البحرية والمينائية.
- تنظيم مرور البضائع في الموانئ من خلال وضع إطار تنظيمي لتشغيل الموانئ الجافة.
- تعزيز نظام إدارة مخاطر الحوادث والوقائع البحرية وعمليات الموانئ.
- تحديث المخطط التوجيهي للموانئ بهدف إدراج أحدث التطورات التي تهدف إلى توفير الدعم اللازم من حيث الجودة والقدرة التنافسية لممرات الموانئ لتلبية الطلب على حركة النقل.
- تحفيز النقل البحري الداخلي.[2]

3. تتمثل أهداف النقل الجوي فيما يلي:

- التطوير المتوازن للبنية التحتية للمطارات في جميع أنحاء الإقليم، وفق المعايير الدولية، من خلال تعزيز وتحديث البنية التحتية للمطارات ، الهدف من وضع هذا المحور هو تلبية المعايير الدولية للسلامة وجودة الخدمات مع مراعاة احتياجات النمو الديمغرافي والاقتصادي للمناطق، ولتحقيق ذلك ركز هذا المحور على تحديث المدارج، و ممرات الطائرات، و مواقف السيارات، بالإضافة إلى إعادة تأهيل و توسيع محطات الركاب و تطوير معدات السلامة والملاحة، كما تشمل الرؤية على إنشاء محطات ركاب جديدة في المناطق ذات النمو السريع مثل قسنطينة، ورقلة، تمنراست، تبسة، مع دمج معايير التنمية المستدامة.

[1] المرجع نفسه، ص. 18.

[2]La pilitique des transports a l' horizon 2030 . ensemble pour ameliorer les performances des services des transport18 ، مرجع سابق، ص

كذلك تسعى الاستراتيجية من خلال هذا المحور إلى إعادة تنظيم مساحات المطارات، وتحديث معدات الركاب والأمتعة وتطوير المناطق المخصصة للشحن وطيران رجال الأعمال.

لهذه الأهداف أثر إيجابي يكمن في: زيادة القدرة الوطنية على التعامل مع تدفقات الركاب والبضائع، توحيد وتجديد البنية التحتية وفقا لمتطلبات الطيران الداخلي، الدولي والمعايير الدولية، وأخيرا تحسين جودة الخدمة للمستخدمين وشركات الطيران.[1]

– تعزيز إمكانية الوصول في الجو إلى جميع أنحاء التراب الوطني، وتحسين اندماج الجزائر في الشبكة الجوية الدولية، ولا سيما تلك الوجهات الاستراتيجية المتعلقة بالتدفقات الدينية، السياحية، الاقتصادية والتجارية. وهذا عبر إنشاء شبكة منظمة من أقطاب المطارات الإقليمية، القادرة على لعب دور رائد في التنمية الإقليمية والتكامل الاقتصادي وفتح المناطق النائية والحدودية ويتحقق ذلك من خلال وضع بعض المطارات كمراكز إقليمية متعددة الأغراض بناء على موقعها الاستراتيجي وتشمل كل من: [2]

1 قسنطينة	المحور الشمالي الشرقي وبوابة الهضاب العليا.
2 تمنراست	مركز الجنوب الأقصى ومنصة الاتصال بافريقيا (جنوب الصحراء الكبرى)
3 بشار	مركز الخدمات اللوجيستية ونقل العمال إلى الغرب الصحراوي.
4 ورقلة	مركز خدمات الطاقة والجوية لمنطقة الصحراء الشرقية.

المصدر: من اعداد الطالبة بناء على المعلومات الواردة أعلاه.

إن أهداف الحكومة في مجال النقل والذي يعد عاملا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحسين الإطار المعيشي للمواطن تتمثل في الاستجابة بشكل فعال لاحتياجات تنقل الأشخاص والبضائع عبر تحسين ظروف النقل وذلك بتطوير أنماط نقل عصرية وفعالة تستجيب لمواصفات الأمن والرفاهية وربح الوقت والكلفة والحفاظ على البيئة.

[1] Projet loi portant actualisation du schema national d'amenagement du territoire SNTA 2030 ، وزارة النقل، يوم 2026/02/16.

[2] Projet loi portant actualisation du schema national d'amenagement du territoire SNTA 2030 ، المرجع نفسه.

المطلب الثالث: آليات وأدوات تنفيذ السياسة القطاعية للنقل في الجزائر

من مراحل صنع السياسية العامة التنفيذ، فلا يمكن تحقيق الإنجاز إلا من خلال الإنتقال من مرحلة التصميم إلى مرحلة اتخاذ القرارت النهائية وتحديد الأهداف وصولا إلى مرحلة التنفيذ،[1] فهي مرحلة مهمة يتم فيها تجسيد السياسة القطاعية وذلك من خلال مجموعة من الأدوات والآليات التي تسعى لتحقيق الهدف الذي وجدت من أجله هذه السياسة،[2]كما يؤكد

" PETERS,B,GUY " أن سياسات الدولة لا تطبق بنفسها ولا تستطيع أن تؤثر في المجتمع طالما أنها مجرد كتابة على ورق، لهذا فبعد صنع السياسات العامة لا بد من تنفيذها، حتى لا تبق مجرد قوانين جامدة لا تؤثر بمجريات الحياة العامة، فالمؤسسات الحكومية تملك صلاحيات القانون العام وسلطة تطبيق القرارت، وهو الأمر الذي يسمى في أدبيات الإدارة العامة "تنفيذ السياسات" [3].

تعتمد الحكومة الجزائرية في تجسيد سياستها القطاعية على مجموعة من الأدوات والآليات لضمان تنفيذها فهي عملية متكاملة تشمل مختلف العناصر المالية، القانونية والتقنية... وغيرها خلال الفترة الممتدة 2026/2020 لضمان تنفيذها على أكمل وجه.

1. الآليات المالية: هي مجموعة الأموال التي تساهم في تطبيق الأهداف المسطرة من قبل السلطات المعنية ويتم أخذها من الميزانية العامة للدولة، حيث يتم إعطاء مبلغ معين لكل قطاع بهدف تنفيذ مخططاته. قانون المالية الصادر من الحكومة الجزائرية المنشور في الجريدة الرسمية الذي تضمن ميزانية القطاعات للسنوات الخمس من بينها قطاع النقل والأشغال العمومية:

جدول 07: ميزانية قطاع النقل والأشغال العمومية 2025/2020

السنة	قطاع النقل (المبلغ دج)	قطاع الاشغال العمومية (المبلغ دج)

[1] سلمى حروش، دور تنفيذ السياسات العامة في تحقيق الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي بالجزائر، **مجلة المعيار**، م 25، ع 55، مارس 2021، ص. 943.

[2] هجيرة أوبعيش، **تنفيذ وتقييم السياسات العامة في الجزائر: الواقع والتحديات**، مخبر البحث في السياسات العامة والتحديات التنموية والأمنية لبلدان المغرب العربي، جانفي 2021، ص. 337.

[3] سمير بن عياش، **مطبوعة محاضرات: رسم السياسات العامة وصنع القرار**، سنة ثانية ليسانس علوم سياسية، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2021/2020،ص.28.

2020	24.655.965.000	
2021	7.802.104.000	16.429.247.000
2022	11.238.541.000	16.551.330.000
2023	103.334.549.000	<154.969.215.000
2024	73.478.122.000	466.875.682.000
2025	42.954.226.000	189.554.093.000

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن قانون المالية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية 2025/2020.

يمثل الجدول الموالي ميزانية قطاع النقل والأشغال العمومية من سنة 2025/2020 حيث نلاحظ أن قطاع الأشغال العمومية يحظى بنسبة أكبر من قطاع النقل وذلك بسبب المشاريع الاستثمارية الكبرى التي يشغلها هذا القطاع إذ مثل الإنفاق في الأشغال العمومية ستة أضعاف الإنفاق في قطاع النقل، مما يشير إلى أن الدولة الجزائرية تركز على تجهيز البنية التحتية قبل التسيير العملياتي لقطاع النقل.

اتسمت المرحلة من 2020 إلى 2022 بالاستقرار النسبي خاصة مع جائحة الكورونا التي أدت إلى إيقاف كل المشاريع والأعمال.

أما من عام 2023 إلى عام 2025 شهد ارتفاع هائل في حجم الميزانية مما يدل على انطلاق مشاريع استراتيجية ضخمة ويعكس سياسة توسعية للدولة خاصة عام 2024 حيث سجل رقم 466 مليار دج في قطاع الأشغال العمومية.

إن زيادة الإنفاق على الأشغال العمومية يتبعها زيادة في الإنفاق على قطاع النقل مما يؤكد التكامل بين القطاعين في تطوير وتجهيز القطاع.

2. الآليات القانونية:

تضطلع وزارة النقل الجزائرية بدور محوري في الهندسة القانونية للقطاع، حيث تتولى مهمة التنسيق واعداد النصوص القانونية والتنظيمية التي تنظم نشاط النقل وكذا نشرها وتنفيذ متابعتها، كما تبادر في متابعة النزاعات التي تخص القطاع وممارسة الرقابة على الصفقات العمومية[1] حيث شهدت الفترة الممتدة من 2020 إلى عام 2026 حركة تشريعية وقانونية مكثفة، مدفوعة برغبة الحكومة في تطوير القطاع وأبرز ما جاء فيها:

1.2.قانون الاستثمار الجديد:

حيث يمثل هذا القانون الإطار التشريعي الأساسي المنظم للاستثمارات في الجزائر، 22-18 المؤرخ في 25 ذي الحجة 1443 الموافق 24 يوليو 2022 يتعلق بالاستثمار[2] الذي منح للمستثمر عدة ضمانات قانونية من بداية الاستثمار حتى نهايته، الهدف منه توفير الأمان والحماية للمستثمر وضمان حقوقه كاملة،[3] حيث ركز هذا القانون على نظام القطاعات الذي يتناول مجمل القطاعات ذات الأولوية القصوى التي تحقق التنمية الاقتصادية والتي يجب دراسة المشاريع الاستثمارية فيها، وفق للمادة 26 فإنها تشمل ستة قطاعات وهي: النشاطات المتعلقة بالجانب الفلاحي وتربية المائيات والصيد البحري، قطاع الصناعي، القطاع الخدماتي والسياحي، الطاقات الغير متجددة والطاقات المتجددة، اقتصاد المعرفة وتكنولوجيات الإعلام والاتصال، [4]حيث يعتبر قطاع النقل بمختلف أنماطه البري، الجوي والبحري قطاع خدماتي يندرج فيه الاستثمار تحت نظام القطاعات، يستفيد المستثمر فيه من إعفاءات ضريبية و حوافز مالية في مشاريع النقل، كما فتح الأبواب أمام الاستثمارات الكبرى في هذا القطاع.

2.2. قوانين حركة المرور:

قام المشرع الجزائري بتحديث ومراجعة مجموعة من القوانين والتشريعات التي تحد من حوادث المرور لما تسببت هذه الأخيرة في كثير من الخسائر المادية والبشرية، من خلال تنظيم حركة

[1] https://www.mt.gov.dz/ تم الاطلاع يوم 2026/03/24 على الساعة 13:00.

[2] **قانون الاستثمار الجديد 22-18 مؤرخ في 25 ذي الحجة 1443 الموافق 24 يوليو 2022 يتعلق بالاستثمار**، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 28 جويلية 2022، ص. 05.

[3] سيدي محمد مفتاح، مراد بسعيد، قانون الاستثمار الجديد رقم 22- 18 كآلية لتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري، **مجلة النبراس للدراسات القانونية**، م 08، ع 01، جوان 2024، ص.52.

[4] **المرجع نفسه**، ص. 56.

السير وتحديد المخالفات والعقوبات كفرض غرامات مالية كبيرة وسحب رخص السياقة لفترة طويلة، وقد شملت هذه التعديلات تجاوز السرعة القانونية، القيادة تحت تأثير الكحول، عدم احترام إشارات المرور، مع تفعيل نظام رخصة السياقة بالنقاط كآلية لضبط سلوك السائقين.[1]

3.2.مرسوم تنفيذي 25-169 المؤرخ في 26 ذي الحجة 1446 الموافق 22 يونيو 2025 الذي يتمم ويعدل المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 15 شوال 1425 الموافق 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد حركة المرور عبر الطرق[2] يتعلق المرسوم بمجموعة من التدابير التي تنص على وضع المركبات في السير، إعادة بيعها، ترقيمها وتعريف أصناف رخص السياقة.

[1] صونية بوجلال، احمد دريديش، حوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2024 دراسة تحليلية، **مجلة آفاق علم الاجتماع**، م 15، الع 01، جوان 2025، ص. 57.

[2] الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، **مرسوم تنفيذي رقم25-169 المؤرخ في 22 يونيو 2025 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق**، الجريدة الرسمية، ع 43، 13 يونيو 2025، ص. 16.

المبحث الثاني: مؤشرات تطور قطاع النقل 2026/2020

أولت الحكومة الجزائرية اهتماما بالغا في تطوير أنشطة قطاع النقل، إذ تسعى جاهدة في التخلص من جميع العراقيل التي تواجهه، لما يلعبه من دور رئيسي على المستوى الاقتصادي و الاجتماعي لا يمكن تغافله، فالنمو والازدهار الذي يحققه هذا القطاع يمتد تأثيره ليشمل باقي القطاعات الأخرى، فبرزت الحاجة إلى وجود أدوات ومؤشرات لقياس مدى تطور القطاع وتقييم كفاءته وتحديد فجواته، وتتنوع هذه المؤشرات بتنوع المجالات وعلى اختلاف الأنماط لتشمل جوانب متعددة منها البنية التحتية، طول شبكات الطرقات، مؤشرات الجودة، السلامة، النقل الأخضر وغيرها فهي تمثل رصدا للوضع الراهن واستشرافا للوضع المستقبلي، لضمان تطوير القطاع وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

المطلب الأول: مؤشر نمو النشاط وحجم التدفقات

تسعى الدولة الجزائرية إلى إحداث نقلة نوعية في منظومة النقل عبر استثمارات ضخمة استهدفت توسيع شبكة السكك الحديدية، عصرنة الموانئ والمطارات وتحديث الحظيرة الوطنية بهدف الاستجابة للتدفقات المتزايدة، حيث شهدت تحولا ملحوظا في السنوات الأخيرة في حجم الحمولة وتزايد عدد المسافرين وطول شبكة الطرقات...

1. **النقل البري:** تجسيدا لاستراتيجية الدولة في تحديث البنية التحتية وترقية القطاع حظي النقل البري باستثمارات ضخمة نظرا لتنوع أنماطه وقدرته للوصول لمختلف المناطق حيث تهدف إلى استيعاب التدفقات المتزايدة للأفراد والبضائع.

1.1. حظيرة المركبات:

يعتبر النقل البري عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى وذلك لتحقيق المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجيات الأفراد والبضائع. وتأتي أهمية النقل بالسيارات أو الحافلات أو الشاحنات في الوصول إلى مناطق جغرافية لا تستطيع وسائل النقل الأخرى الوصول إليها. فلجأت الحكومة الجزائرية إلى تطوير نظم النقل البري بما يتوافق مع العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت

السيارات الخاصة أو المركبات العامة،[1] ومنه سنتناول تطور حظيرة المركبات وتدفقات المسارين خلال السنوات الأخيرة:

جدول08: تطور حظيرة المركبات 2024/2020.

المؤشرات	2020	2021	2022	2023	2024
عدد الحافلات	2099	2171	2202	2214	2258
شاحنات صغيرة	144	167	197	195	230
حافلات المسافرين	1497	1523	1555	1884	1928
حافلات الشركات	194	185	179	161	213
حافلة قيد التشغيل	1599	1670	1651	1643	1687
حافلة احتياطية	69	114	90	95	102
حافلة معطلة	162	110	116	137	150

المصدر: من اعداد الطالبة، نقلا عن الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.10.

يمثل الجدول الموالي تطور حظيرة المركبات للنقل العام من الفترة الممتدة من سنة 2020 إلى سنة 2024، حيث شهد هذا الأسطول خلال سنة2024 زيادة بنسبة 4.69% أي 2141 مركبة فقط في عام واحد[2].

[1] عميروش نجوى، تحقيق جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية في ظل تطوير قطاع النقل في الجزائر الفترة 2000-2015، **مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية**، م06، ع 04، ديسمبر 2019، ص.486.

[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، وزارة النقل، ص. 10.

هناك زيادة تدريجية في العدد الإجمالي للمركبات حيث انتقل من 2099 حافلة في عام 2020 إلى 2258 مركبة في عام 2024 وهذا يعكس توسعا في الأسطول.

التركيز على زيادة عدد حافلات نقل المسافرين من 1497حافلة إلى 1928 حافة وهذا يدل على تعزيز النقل العمومي الخاص بالمسافرين.

شهدت حافلات الشركات تذبذب في أعدادها حيث انخفضت من 194 حافلة إلى 161 سنة 2023.

كذلك تشير البيانات إلى وجود حافلات احتياطية وحافلات معطلة وهذا يدل على أن جزءا من الأسطول غير مستغل لأسباب تقنية أو تنظيمية وهذا يؤثر سلبا على تقديم الخدمة.

ركزت الحكومة الجزائرية على تجديد الحظيرة الوطنية وتحسين جودة الخدمات من خلال عملية استيراد 10000 حافلة جديدة، [1] حيث تم استيلام 100 حافلة جديدة لفائدة ايتوزا يوم 18 مارس 2026 من علامة "تيرصام" بسعة 70 و100 راكب، إلى جانية حافلتين صديقتين للبيئة من نوع" فونسر" في إطار النقل النظيف والمستدام، تدخل ضمن تحديث النقل الحضري وعصرنته.[2] وصل عدد الحافلات التي تم استيلامها 8450 حافلة بتاريخ 6 أفريل 2026.[3]

2.1. حركة المسافرين:

تعد حركة المسافرين اليومية أو الشهرية العصب الرئيسي للتنقل نظرا لشساعة مساحة البلاد واعتماد المواطنين بشكل أساسي على الحافلات والسيارات الخاصة وسيارات الأجرة للتنقل.

جدول 09: تطور عدد المسافرين عبر الطرقات 2024/2020

المؤشرات	2020	2021	2022	2023	2024

[1] https://interieur.gov.dz تم الاطلاع يوم 2026/04/08 على الساعة 22:25.
[2] https://www.mt.gov.dz/?p=14013&lang=ar تم الاطلاع يوم 2026/04/08، على الساعة 22:34.
[3] المخطط التنموي لقطاع النقل، وزارة النقل.

عدد المسافرين	106330971	168949554	183687287	201918330	209055999
الخطوط	457	453	457	530	544
الكيلوميترات المقطوعة	37302155	41932915	52478898	57595754	75123558

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن الدليل الإحصائي لقطاع النقل2024، وزارة النقل، ص.11.

يمثل الجدول الموالي تطور عدد المسافرين وعدد الخطوط المستغلة وكذلك عدد الكيلوميترات المقطوعة 2024/2020.

ارتفع عدد المسافرين من عام 2020 إلى عام 2024 بعدد قدره 209055999مسافرا وهذا مؤشرا على زيادة الطلب على قطاع النقل البري خاصة بعد جائحة كورونا.

سجل عدد الخطوط نمو تدريجيا من 457 خطا في عام 2020 ليصل إلى 544 خطا في 2024.

كذلك الزيادة مست المسافات المقطوعة التي ارتفعت من 37.3 مليون كلم إلى 75.1 مليون كلم عام 2024.

هدا التضاعف المحقق في عدد المسافرين وعدد الخطوط والمسافات المقطوعة يشير إلى انتعاش خطوط المسافات الطويلة بين الولايات كولايات الشرق والغرب والجنوب.

إن هذا التصاعد في الاحصائيات يعكس نجاح استراتيجية الدولة في تحديث المرفق العام.

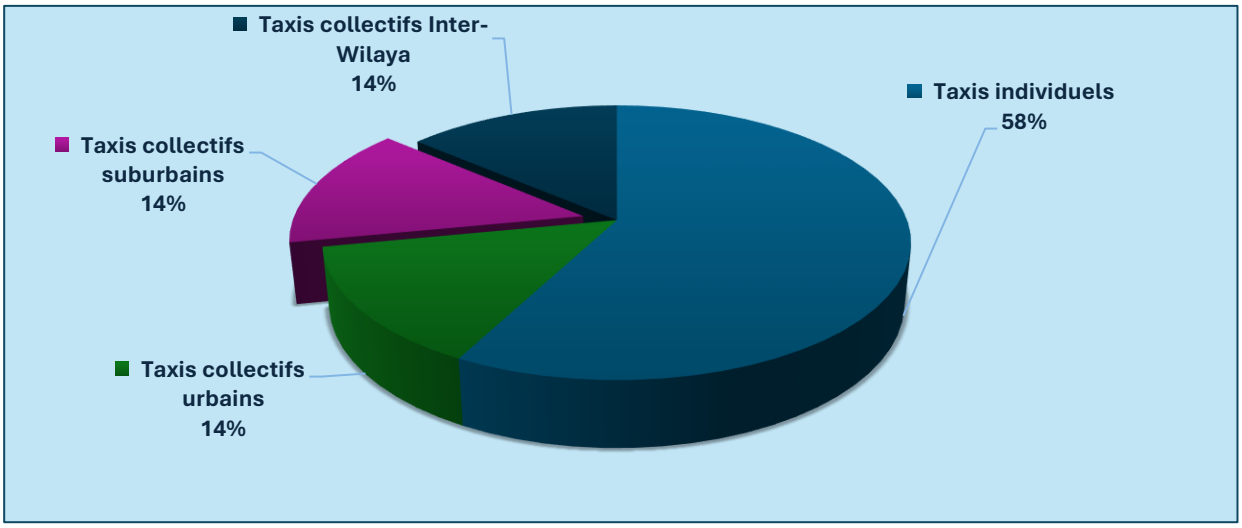
3.1. نقل البضائع:

يعد النقل البري للبضائع باستخدام المركبات مثل الشاحنات أو عبر السكك الحديدية من أكثر أنظمة النقل المشهورة التي تحقق استجابة عالية وسرعة وصول لمناطق حضرية أو ريفية مع قدرتها على نقل حمولة ثقيلة لمسافات بعيدة، يستخدم لنقل البضائع بمختلف أشكالها كالمواد الخام، السلع أو بضائع أخرى سواء من مراكز الإنتاج إلى الأسواق أو من مستودعات

التخزين إلى وجهات أخرى.[1] فقد شهد عام 2024 نقل 5.138 مليون /طن من البضائع مقارنة ب 4.455 مليون/ طن في سنة 2023 بزيادة قدرها 15.33% من قبل مجمع logitranse،[2] حيث يعتبر مجمع استراتيجي و فاعل مهم في النقل واللوجيستية الذي يساهم في خدمة الاقتصاد الوطني من مهامه نقل البضائع نحو جميع أنحاء الوطن مع التركيز على جنوب البلاد و إعادة بعث النشاطات الاقتصادية بمناطق الظل.[3]

سيارات الأجرة: تعد سيارات الأجرة من بين وسائل النقل الآمنة والمنظمة قانونيا وتشمل خدمات فردية، حضرية وجماعية مابين الولايات.

شكل 07: توزيع فئات سيارات الأجرة لسنة 2024:



المصدر: الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.61.

يوضح الشكل البياني توزيع حظيرة سيارات الأجرة لعام 2024 حيث نلاحظ الهيمنة المطلقة لسيارات الأجرة الفردية فتمثل58% من حجم الحظيرة حيث تعكس هذه النسبة إلى تعزيز النقل الخاص الذي يوفر للمتنقل الراحة والمرونة.

نلاحظ تساويا في نسب توزيع الأصناف الباقية المتمثلة في سيارات الأجرة الجماعية، سيارات الأجرة الحضرية وسيارات الأجرة الجماعية ما بين البلديات او الضواحي بنسبة%

[1] دعاء لحرش، لوجيستيك النقل البري في الجزائر كآلية لترقية التجارة الخارجية نحو افريقيا، **مخبر الدراسات الاقتصادية والتنمية المحلية بالجنوب الغربي**، م 11، ع 01، افريل 2025، ص. 413.
[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، وزارة النقل، ص.15.
[3] www.groupe-logitrans.dz ، تم الاطلاع يوم 2026/04/7، على الساعة 10:00.

14وهذا قد يمثل وجود فجوة في النقل الجماعي مما يشكل ضغطا على حظيرة الحافلات أو النقل السككي.

4.1. النقل عبر السكك الحديدية:

تشكل السكك الحديدة نظاما حيويا يعتمد عليه المواطنون يوميا، حيث تعد من أهم وسائل النقل في الجزائر، لها امتداد عبر العديد من المناطق والولايات عبر التراب الوطني لذلك دائما تركز الحكومة على تطوير البنية التحتية الخاصة بهذا النوع وتحسين جودة الخدمات المقدمة للمواطنين.

جدول 09: تطور شبكة السكك الحديدية 2024/2020

البينة التحتية	2020	2021	2022	2023	2024
طول شبكة السكك الحديدية كلم	469550	46950	494670	531611	536800
طول خطوط السكة الحديدية المشغلة كلم	400050	400050	428550	465491	470700
طول خطوط السكة الحديدية المكهربة كلم	48645	48645	48645	48645	48645

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن الدليل الإحصائي لقطاع النقل2024، ص.18.

نلاحظ من خلال الجدول تطور للبينة التحتية وتوسيع لخطوط السكك الحديدية مع كهربة أكبر عدد منها.

هناك زيادة ملحوظة ومستمرة في الطول الإجمالي لشبكة السكك الحديدية حيث وصل إلى 536800 كلم في عام 2024، وهذا يعكس وجود استثمارات وتوسعات في البنية التحتية.

أما بالنسبة للخطوط المشغلة فنجد هناك فجوة بين الطول الإجمالي للسكك والطول المستغل مما يشير إلى أن هناك خطوط قيد الصيانة.

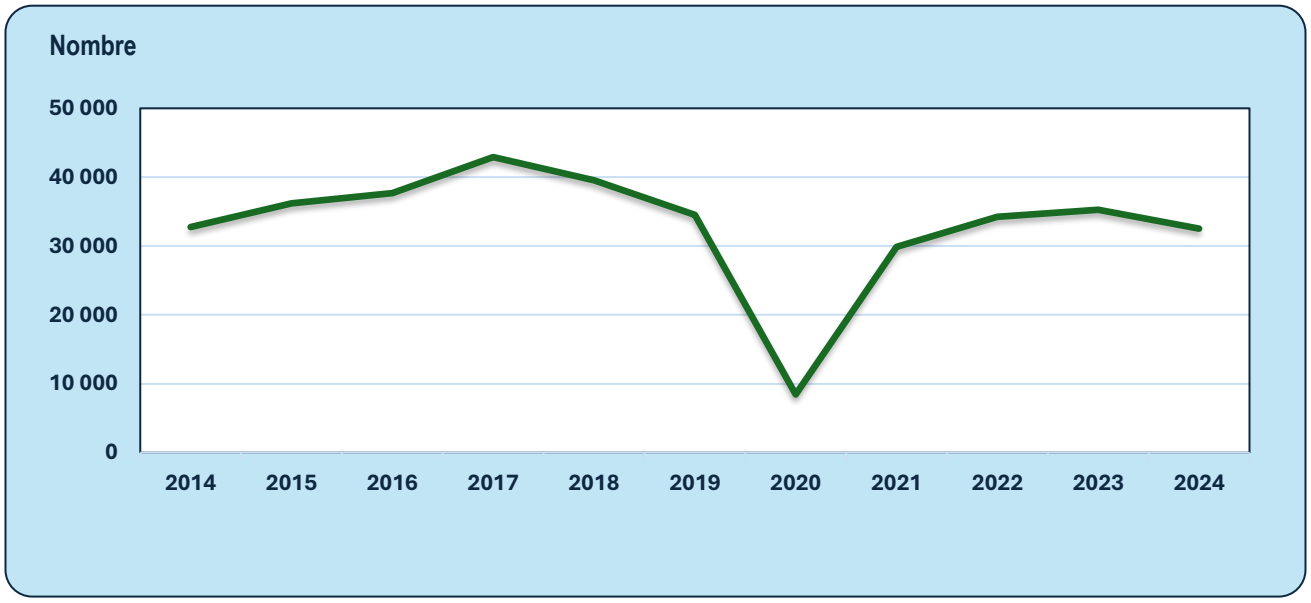
أما الخطوط المكهربة فشهدت جمودا حيث بقي الرقم ثابتا حتى عام2024.

التوسع في تطوير البنية التحتية واضح، ولكنه يفتقر إلى التطور النوعي من حيث كهربة الخطوط والخطوط المشغلة.

وفي إطار تطوير المشاريع الهيكلة التي تدخل ضمن الاستراتيجية الوطنية الشاملة التي تستهدف توسيع شبكة السكك الحديدية لتصل إلى 15000 كلم بحلول 2030 تم إطلاق خط السكة الحديدية الرابط بين غار جبيلات– تندوف– بشار وصولا إلى وهران الذي ينقل خام الحديد حيث يهدف إلى زيادة قدرة الجزائر في استخراج الحديد وإنتاج الفولاذ، بطول نحو 1000 كلم بتعاون مع المجموعة الصينية "سي آر سي سي" (CRCC) وشركات جزائرية.[1]

حركة المسافرين:

شكل08: منحنى بياني لحركة نقل المسافرين عبر خطوط شبكة السكة الحديدية 2024/2014



المصدر الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.25.

[1] https://www.aljazeera.net/ebusiness/2026/2/2/algeria-inaugurates-the-western-mining-railway-line تم الاطلاع يوم 2026/04/8، على الساعة 23:30.

يمثل المنحنى الموالي تطور نقل المسافرين عبر السكك الحديدية عبر الفترة 2024/2014

شهد عام 2020 انخفاضا رهيبا في عدد نقل الركاب وذلك بسبب جائحة كورونا التي أدت إلى إغلاق جميع المسارات والتنقلات.

في عام 2021 بدأت تستعيد نشاطها من خلال الفتح التدريجي للقطاع وعودة الحياة، حيث وصل عدد المسافرين إلى 30000 مسافر.

استمر العدد بالارتفاع إلى غاية 2024 الذي عرف بانخفاض طفيف على العام الذي سبقه.

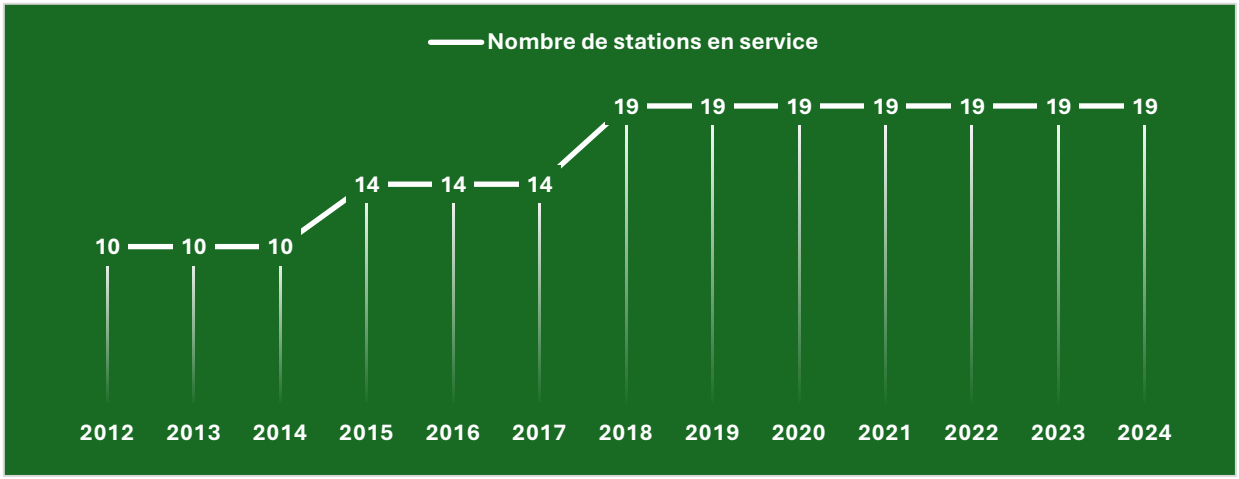
أما نقل البضائع عبر السكك الحديدية فقد شهدت سنة 2024 5.575 مليون/طن من البضائع مقابل 5.065 مليون/ طن سنة 2023 من قبل SNTF بزيادة قدرها 10.06%.[1]

الميترو:

يشكل الميترو أحد أهم وسائل النقل الجماعي الموجه في المدن الكبرى والتي يفوق عدد سكانها مليون نسمة فهو عبارة عن مجموعة من العربات التي تتحرك بواسطة الطاقة الكهربائية في مجال مشكل من أنفاق، سعت الحكومة الجزائرية إلى تجسيد هذا النوع من المشاريع لضمان تنقل مريح وسريع لمواطنيها، فمنذ إنجازه ودخوله حيز الخدمة من سنة 2012 حاولت تطوير عدد محطاته وتوسيع سعة نقل مستعملي الميترو لاستيعاب أكبر عدد ممكن لمواكبة التطورات الحاصلة خاصة مع النمو الديمغرافي المتزايد فوصل عدد المحطات في سنة 2024 إلى 19 محطة. مع نقل أكثر من 45.199.669 مسافر مقارنة بسنة 2023 تم نقل 46.211.391 مسافر، أي تم تسجيل انخفاض طفيف مع وجود 26 قطار حيز الخدمة.[2]

[1] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024،ص.28.
[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل2024، ص.42.

شكل 09 رسم بياني يمثل تطور عدد المحطات في ميترو الجزائر 2024/2012.



المصدر: الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص .40.

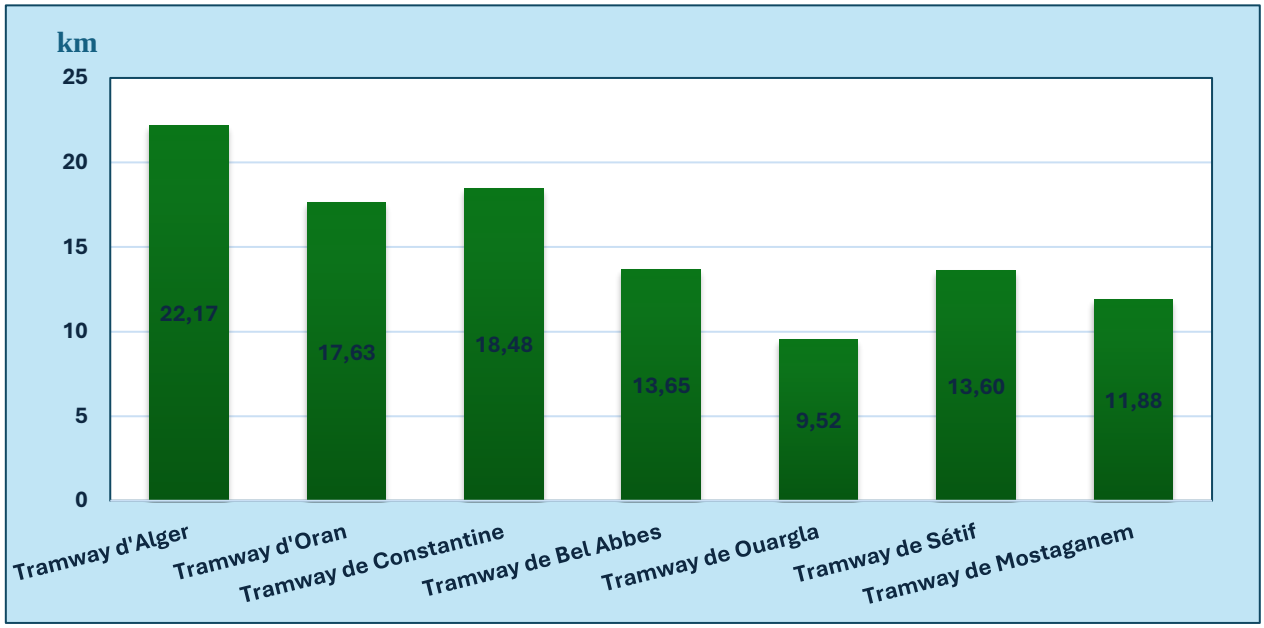
بقي عدد محطات الميترو 2020/2024 مستقرا وثابتا ب 19 محطة وهذا بسبب التركيز على مشاريع استثمارية أخرى، أو بسبب صعوبة التضاريس الحضرية في العاصمة.

الترامواي:

يعد الترامواي من أحد وسائل النقل الحديثة الحضرية التي يعتمد عليها المواطن في حياته اليومية وتعد حلا فعالا للتنقل خاصة في المدن الكبرى، مايميزه سرعة الوصول وسعة الركاب الكبيرة، يسير على قضبان كهربائية حديدية مدمجة وسط المدن، اعتمدت الجزائر على تنفيذ هكذا نوع من المشاريع لتطوير منظومة النقل فبلغ الطول الإجمالي لخطوط شبكة الترامواي الجزائر الذي يتوزع على 7 ولايات في عام 2024 106.93 كلم ويبلغ العدد الإجمالي للمحطات العاملة 178 محطة.[1]

[1] الدليل الإحصائي لقطاع النقل، وزارة النقل، ص 43.

شكل 10 أعمدة بيانية تمثل عدد خطوط الترامواي في 7 ولايات 2024



المصدر: الدليل الإحصائي لقطاع النقل، ص.43.

تمثل الأعمدة البياني عدد الخطوط الترامواي المتواجدة في سبع مدن جزائرية وهي الآتي:

ترامواي الجزائر العاصمة يمتد على طول 22.17كلم.

ترامواي وهران يمتد على طول 17.63 كلم.

ترامواي قسنطينة يمتد على طول 18.48 كلم.

ترامواي سيدي بلعباس يمتد على طول 13.65 كلم.

ترامواي ورقلة يمتد على طول 9.52 كلم.

ترامواي سطيف يمتد على طول 13.60 كلم.

ترامواي مستغانم يمتد على طول 11.88 كلم.

نلاحظ تباين في عدد خطوط الترامواي بالنسبة لولايات الجزائر وذلك بسبب الكثافة السكانية المتواجدة في كل ولاية التي تتطلب خطوطا أطول.

يتم تصميم خطوط الترامواي لتكون متصلة مع باقي خطوط المواصلات الأخرى كالحافلات.

حيث يختلف ذلك من ولاية إلى أخرى على حسب الكثافة السكانية ودراسة البنية التحتية خاصة تضاريس المنطقة والمنحدرات التي يمكن للترامواي التعامل معها.

التيليفيريك:

تم تجسيد هذا النمط من النقل في 8 مدن جزائرية (الجزائر العاصمة، تيزي وزو، عنابة، تلمسان، قسنطينة، وهران، البليدة، سكيكدة) ب 13 خط نقل [1] حيث قدر عدد الركاب الذين تم نقلهم عام 2023 ب 8338607 مقارنة بعام 2024 انخفض العدد ليصل إلى 7473568 راكب[2] وهذا راجع إلى تفضيل وسائل النقل الأخرى أو أعطال على مستوى المصاعد.

جدول 11: وضعية التليفيريك في الجزائر لسنة 2024

الولاية	طول الخط(متر)	عدد المحطات	عدد العربات
مقام الشهيد(الجزائر)	238	2	2
المدنية (الجزائر)	242	2	2
الكنيسة الإفريقية(الجزائر)	272	2	2
باب الواد(الجزائر)	1966	2	66
واد قريش(الجزائر)	2882	3	57
قصر الثقافة(الجزائر)	397	2	2
تلمسان	1698	3	26
وهران	1866	3	36
تيزي وزو	2424	4	65
البليدة 1	4012	2	76

[1] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.49.
[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص. 54.

البليدة 2	3216	2	62
عنابة	4031	2	68
قسنطينة	1726	3	44
المجموع	24970	32	580

المصدر: الدليل الإحصائي لقطاع النقل لسنة 2024، ص. 51

يمثل الجدول الموالي وضعية المصاعد الكهربائية(التيليفريك) لعام 2024 من حيث التوزيع الجغرافي للولايات ب 13 خط عدد الخطوط مقدر ب 24970 متر لكل ولاية وعدد محطات مقدر ب32 محطة والعربات ب 580عربة متواجدة على مستوى كل ولاية.

عندما نقارن مجموع الخطوط لعام 2024 بعام 2019 نلاحظ أن هناك ارتفاع ملحوظ قدره 6237 متر.

نلاحظ أن هناك هيمنة لمدينة الجزائر العاصمة ب 6 خطوط مختلفة بينما تتوزع الخطوط الأخرى على الولايات الكبرى.

يتصدر خط عنابة القائمة من حيث الطول الأكبر بطول 4031 بينما أصغر خط بمقام الشهيد بالجزائر العاصمة بطول 238 متر.

والخطوط القصيرة بولاية الجزائر تسهل عملية التنقل خاصة بين هذه المستويات التضاريسية.

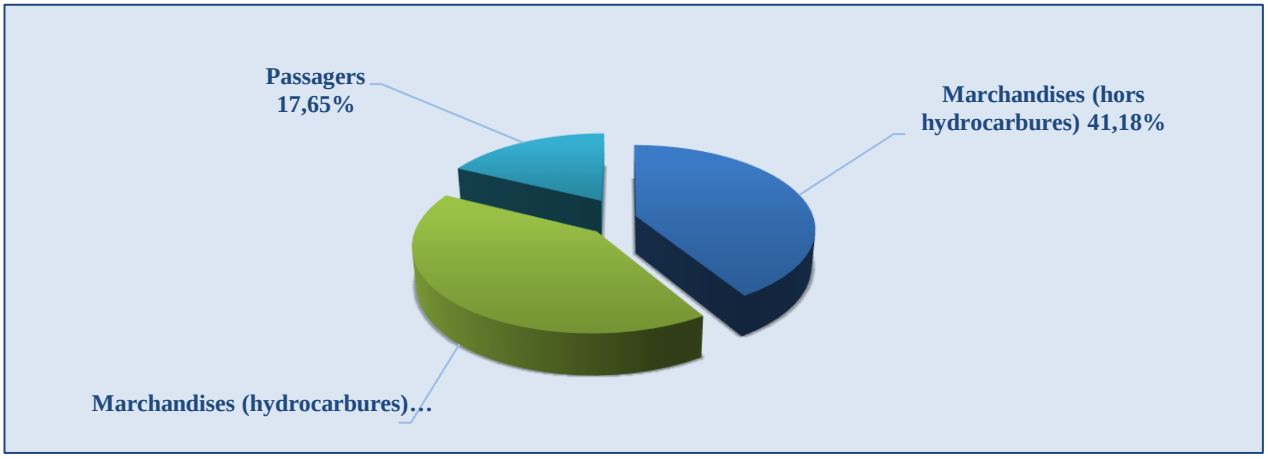
أما كثافة العربات فبخط البليدة 1 مما يدل على الضغط الكبير بسبب الأهمية السياحية والتجارية خاصة بالشريعة كمنطقة سياحية وجبلية وعرة.

تعكس هذه الأرقام توجه الدولة في تعزيز النقل بالكوابل الكهربائية لفك الاختناق المروري في المدن ذات التضاريس الوعرة مثل قسنطينة وكذلك تعزيز السياحة الجبلية والحضرية.

2. النقل البحري:

يتكون الأسطول الجزائري من 56 ميناء موزعة على طول الشريط الساحلي والشكل البياني الآتي يمثل:

شكل 11: توزيع الأسطول البحري حسب النشاط 2024: [1]



المصدر: الدليل الإحصائي لقطاع النقل2024، ص. 103.

يتوضح من خلال الشكل أن هناك هيمنة لنشاط نقل البضائع كالسلع والمحروقات حيث تساوت النسبة ب 41,18% لكل من نقل المحروقات والسلع الأخرى مما يدل على أن الاعتماد بنسبة أكبر على نقل السلع مقارنة بنسبة المسافرين التي تمثل 17,65%.

إن نسبة نقل البضائع التي تمثل قطاع المحروقات والبضائع الأخرى تمثل 82,36% وهذا يدل على أن الاستثمار يكون في القطاع الإنتاجي والتجاري أكثر من القطاع الاجتماعي أي نقل الأفراد.

شهد عام 2024 نقل 774,936 مسافرا مقارنة بعام 2023 حيث بلغ عدد المسافرين 766,629 مسافرا، حيث يحتل ميناء الجزائر المرتبة الأولى في نقل المسافرين بنسبة% 43,37 ويليه ميناء وهران بنسبة% 29,430.[2]

[1] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص. 103.
[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.105.

جدول 12: تطور حركة نقل البضائع 2024/2020

السنة	2020	2021	2022	2023	2024
الاستيراد (طن)	79,80	78,08	79,75	85,67	98,23
التصدير (طن)	86,46	95,57	101,34	104,96	100,54

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.107.

يمثل الجدول تطور حركة نقل البضائع للفترة 2024/2020 حيث نجد:

- انتعاش في الأرقام المسجلة.
- ارتفاع في وحدة التصدير خاصة سنة 2024 مقارنة بنسب الاستيراد، حيث تعكس هذه الأرقام حركة حقيقية في قطاع النقل الجوي وذلك راجع إلى الانتعاش بعد جائحة كورونا.
- عام 2020 نلاحظ انخفاض في الحركة المينائية بسبب الإغلاق الكلي للحدود والموانئ بسبب جائحة كورونا.
- حركة النقل ارتفعت بنسبة 16,76 خلال عام 2024 أي 1.790.040 حاوية مقابل 1.533.125 حاوية سنة 2023.[1]

3. النقل الجوي:

يتكون الأسطول الجوي الجزائري من 70 طائرة مخصصة لنقل الركاب والبضائع.[2] حيث تمثل نسبة الركاب التي تمت معالجتها حسب بلدان الوصول لعام 2024 كالآتي:[3]

- الاتحاد الأوروبي: 63,67% من إجمالي الركاب وتحتل فرنسا المرتبة الأولى بنسبة% 55,089.

[1] المرجع نفسه، ص.105.
[2] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص. 73.
[3] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.78.

- الدول العربية: تمثل نسبة% 21,44 من اجمالي الركاب.
- البلدان الإفريقية: ارتفعت بنسبة% 1,47 عام 2024 مقابل% 1,35 عام 2023.
- بلغت حصة الشركات الوطنية لنقل الركاب نسبة 98,619، أما الباقي فتتولاه شركات وطنية خاصة منها اير اكسبرس بنسبة 1,399.

حيث نلاحظ أن نسبة التدفقات في النقل الجوي كانت مرتفعة بالنسبة للمسافرين إلى الدول الأوروبية وخاصة دولة فرنسا التي تعتبر وجهة الجزائريين الأكثر طلبا، والتي تعكس الروابط التاريخية والاقتصادية معها.

زيادة طفيفة في نسبة الدول الإفريقية وهذا يدل على توجه الدولة إلى فتح الخطوط نحو إفريقيا.

جدول 13: تطور عدد المسافرين عبر الخطوط الوطنية والدولية للفترة 2024/2020

السنة	عدد الركاب
2020	1431478
2021	1920061
2022	4681044
2023	7445492
2024	7945581

المصدر: من اعداد الطالبة: نقلا عن الدليل الإحصائي لقطاع النقل في الجزائر 2024، ص.89.

نلاحظ من خلال الجدول الذي يمثل تطور عدد المسافرين عبر الخطوط الوطنية والدولية للفترة 2024/2020 أن عدد المسافرين ارتفع بشكل تصاعدي وهذا يدل على ثقة المواطن في السفر عبر الخطوط الجزائرية، كما أن فترة الركود التي شهدها القطاع بسبب جائحة كورونا انخفض عدد المسافرين مما فرض على الحكومة الجزائرية انتهاج سياسة مرنة لإنعاش القطاع الذي أدت إلى إحداث قفزة نوعية في عدد المسافرين لتصل إلى قرابة 8 ملايين مسافر.

جدول 14: حركة المطارات في الجزائر 2020/2024

السنوات	2020	2021	2022	2023	2024
التحركات التجارية	49572	75699	116848	158686	172543
التحركات الغير تجارية	53526	61529	63137	61134	61824

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص.91.

يمثل الجدول حركة المطارات للفترة 2024/2020 التي تخص التحركات التجارية والغير تجارية حيث نلاحظ أن التحركات التجارية أكثر من التحركات الغير تجارية وهذا يدل على تعزيز الربط الجوي مع الأسواق الخارجية وتحويله إلى رافعة اقتصادية على غرار التحركات الغير تجارية التي تشير إلى كافة عمليات إقلاع وهبوط الطائرات التي لا تهدف إلى نقل الركاب أو البضائع مقابل أجر مادي كرحلات الدولة والوفود الرسمية، الطيران العسكري، رحلات التدريب والتكوين ورحلات الإجلاء الطبي حيث نلاحظ استقرار معين يتمثل في 60الف تحرك.

❖ في إطار خارطة الطريق التي سطرها رئيس الجمهورية عبد المجيد تبون، الرامية إلى تعزيز انفتاح الجزائر على محيطها الإقليمي والدولي قامت وزارة النقل بفتح عدة خطوط واستئناف بعضها وتتمثل في:

- إطلاق خط جديد يربط بين الجزائر العاصمة ومدينة كوالالمبور ماليزيا بما يساهم في تعزيز الربط الجوي بين الجزائر ومنطقة جنوب شرق آسيا ويدعم انفتاحها على أسواق اقتصادية وسياحية واعدة وكان ذلك يوم 29 مارس 2026.
- إطلاق خط جوي جديد نحو أديس أبابا اثيوبيا في خطوة تندرج ضمن توجه المجمع في تعزيز حضوره في القارة الإفريقية واستعادة الوجهات ذات أهمية.
- استئناف الرحلات الجوية على خط الجزائر بودابست المجر في إطار الجهود الرامية إلى تعزيز الربط مع القارة الأوروبية والوجهات الاستراتيجية.

- إعادة فتح خط الجزائر العاصمة والمنيعة بطائرات من الحجم الكبير من نوع B733 بسعة 148 مقعد لضمان تحسين ظروف تنقل المسافرين.[1]

وفي إطار تعزيز الأسطول الجوي تم طرح برنامج يتمثل في اقتناء 16 طائرة تم استيلام 2 منها تحمل الأولى اسم "نوفمبر54" من نوع Airbus A320-800، أما الثاني فتحمل اسم "غار جبيلات" من نوع Airbus A330-900، وذلك بهدف توسيع شبكة النقل الجوي على المستويين الوطني والإقليمي.[2]

إن نسبة النشاط أو التدفقات التي شهدتها الأعوام الأخيرة من عام 2020 إلى غاية 2025 ترتفع تدريجيا رغم الإيقاف التام الذي شهدتها إبان جائحة كورونا لكنها انتعشت مباشرة بعد ذلك لجميع أنماط النقل خاصة النقل البري الذي يتكون من عدة بدائل التي يفضلها المواطن.

المطلب الثاني: مؤشر التحول الرقمي لقطاع النقل في الجزائر:

أصبح التحول الرقمي للجزائر ضرورة لا غنى عنها تفرضها التطورات الحديثة في العالم، مما دفعها إلى تبني[3] استراتيجية وطنية تهدف إلى رقمنة جميع القطاعات الحكومية الجزائرية،[4] تهدف إلى رفع كفاءة وفعالية أدائها، وتطوير الخدمات الحكومية إضافة إلى تحسين جودة الخدمات المقدمة بأفضل وقت وتكلفة.[5]

تعد الاستراتيجية الوطنية للتحول الرقمي برؤية جزائر 2030 من بين المشاريع الاستراتيجية التي التزمت بها المحافظة السامية للرقمنة منذ انشائها حيث تعد هذه الاستراتيجية أول مرجعية وطنية تنظم وتؤطر وتقود مسار تجسيد التحول الرقمي في بلادنا وفق مقاربة تشاركية وتشاورية شاملة من جميع القطاعات الوزارية والخبراء والفاعلين والمتعاملين الاقتصاديين في مجال الرقمنة ويرتكز مضمون الاستراتيجية الوطنية للتحول الرقمي على

[1] وزارة الداخلية والجماعات المحلية والنقل،https://www.facebook.com، تم الاطلاع يوم 08/افريل/2026 على الساعة 15:18.

[2] إلهام هواري، 5 جانفي 2026، https://www.awras.com/ تم الاطلاع يوم 2026/04/08، على الساعة 22:18.

[3] خيرة شاوشي، زهرة خلوف، التحول الرقمي في الجزائر، **مجلة المحاسبة، التدقيق والمالية**، الم 05، الع 01، اوت 2023، ص.24.

[4] عبد المالك ابركان، حياة حوباد، دور التحول الرقمي للموانئي في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع –نظام المجتمع المينائي الجزائري نموذجا–، **المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية**، م08، ع01، ماي 2024، ص.278.

[5] خيرة شاوشي، زهرة خلوف، **مرجع سابق**، ص.25.

تحسين رفاهية المواطن والمؤسسة من خلال تسهيل و تسريع المعاملات وتحقيق اتصال عالي الجودة للجميع وتوفير خدمات عمومية مرقمنة، حيث شملت قطاع النقل بمختلف أنماطه.

تطبيقات الرقمنة في قطاع النقل:[1]

1. **النقل البري:** التطبيقات الخدماتية لقطاع النقل البري:

- "محطتي" هو عبارة عن تطبيق يتيح للمسافر حجز التذكرة الحافلة والدفع المباشر عبر الأنترنيت والاطلاع على برامج ومواقيت الرحلات في أي وقت، كما يحتوي على موقع الكتروني.[2]

- تطبيق" SNTV" الذي يتيح للمسافر الاطلاع على مواقيت القطارات، نوع القطار لكل رحلة، محطات الانطلاق والتوقف والوصول ووجهات وأسعار التذاكر، كما توجد منصة لبيع التذاكر عبر الأنترنيت.[3] وهذا من أجل تبسيط الخدمات وتوفير الخدمة على مدار الساعة وخفض التكاليف.[4]

- تطبيق "etusa mob" يقدم مجموعة من الخدمات تتمثل في تحديد مسار الرحلة من انطلاقها إلى وصولها، الاطلاع على شبكة نقل ايتوزا مع إمكانية اختيار المحطة والخطوط العابرة عليها.[5]

- تطبيق Etwassel من شركة الترامواي الذي يقدم خدمات بطاقات الاشتراك الرقمية ومعلومات حول الرحلات.[6]

- تطبيق "taxi safe" لطلب سيارة أجرة لضمان تنقل آمن ومريح، التابع لشركة" سوقرال".[7]

[1] حصيلة النشاط والعمل الحكومي لسنة 2026 مديرية العصرنة تكنولوجيات الرقمنة والأرشيف.
[2] https://mahatati.sogral.com / تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة 18:13.
[3] https://www.facebook.com/sntf . تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة 18:18.
[4] Suivi du plan sectoriel de numérisation 2025/2026 ministère des transports Haut-Commissariat a la numérisation
[5] https://www.facebook.com/Etusa . تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة 18:22.
[6] https://www.facebook.com/Setram . تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة 19:10
[7] https://news.radioalgerie.dz/fr/node/67398 تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة 21:24

- مشروع تطبيق الميترو el metro تم إطلاق التطبيق في أفريل 2026 حيث يسمح بشراء التذاكر والاشتراكات عبر الهاتف الذكي بدفع بالبطاقة الذهبية، ثم استخدام QR Code للدخول بدون تذكرة ورقية وهذا يقلل من الوقوف في طوابير والانتظار وكذلك سهولة العبور.[1]

ولكن لازالت الحكومة الجزائرية في إطار سياسة تطوير القطاع تعمل على صياغة تطبيقات أخرى ومواقع أخرى لتسهيل عملية التنقل للمواطن ونذكر منها:

تطوير نظام لتوحيد النتائج المالية والتشغيلية لشركة TRANSTEV الذي يهدف إلى توحيد البيانات وتجميعها في نظام واحد ويحل محل العمليات اليدوية مثل EXCELبمنصة رقمية موحدة وآلية.[2]

2. النقل البحري:

- "Algérie ferries" المنصة الرسمية حيث تتيح للمسافرين الاطلاع على مواعيد الرحلات وحجز تذاكرهم.[3]

- ولتحقيق اقتصاد رقمي بحكم أن النقل البحري مرتبط أكثر بالاقتصاد الوطني تم ادراج منصة "GATMA" التي تعتبر منصة العملاء لتتبع بضاعتهم وحاوياتهم.

- أما فيما يخص تحديث البنية التحتية الرقمية فتعمل الحكومة على رقمنة صيانة السفن، استحداث منصة "APCS" للتنسيق بين الجهات المعنية كالجمارك ووكلاء الشحن...[4]

3. النقل الجوي:

"Air Algérie" تطبيق رسمي يتيح حجز التذاكر، الدفع الالكتروني، اختيار المقاعد مع وجود موقع آخر يساعد في عملية الحجز ومعرفة مواعيد الطائرات.[5]

المؤسسة الوطنية للأرصاد الجوية والطيران AMETAER "ONM" التي تساهم في التخطيط الاستراتيجي لحركة الطيران والحد من المخاطر المرتبطة بالأحوال الجوية.

---

[1] Suivi du plan sectoriel de numérisation 2025/2026 ministère des transports Haut-Commissariat a la numérisation

[2] Suivi du plan sectoriel de numérisation 2025/2026 ministère des transports Haut-Commissariat a la numérisation

[3] https://afs.algerieferries.dz/booking/step2 تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة21:51.

[4] Suivi du plan sectoriel de numérisation 2025/2026 ministère des transports Haut-Commissariat a la numérisation

[5] https://airalgerie.dz/ar/ تم الاطلاع يوم 2026/03/30 على الساعة 22:04.

أما بالنسبة لجذب الشركات الدولية وتعزيز القدرة التنافسية الخارجية فسيتم انشاء منصة لإدارة السلامة الجوية من نوع "TCO OLF" من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.[1]

كما يتم العمل على رقمنة أرشيف قطاع النقل لتسهيل عملية البحث والوصول إليه عبر منصة "ALFRISCO" حيث تم رقمنة 400 علبة أرشيف التي تضم رقمنة النقل الجوي في انتظار رقمنة النقل البحري والموانئ والنقل البري، وهذا من أجل الحفاظ على الذاكرة من التلف وضمان ديمومتها وكفاءة البحث.[2]

تم تطوير واجهة الكترونية عام 2025 تخص الإدارة المركزية للوزارة حيث تتيح للإطارات والموظفين الولوج إلى: منصة الاستماع، نظام حجز القاعات، الوصول إلى البريد المهني، مكتبة الإجراءات الإدارية، قاعدة النصوص والتنظيمات القطاعية.[3]

كذلك تم تفعيل البوابة الإلكترونية وذلك من أجل الانتقال من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية التي ستعمل على تعزيز أداء مهام القطاع وربح الوقت والجهد.[4]

نسب وصول الرقمنة في قطاع النقل:

- 89% من المستخدمين يعتمدون على الدفع النقدي.
- 16.1% يستخدمون البطاقات CIB أو البطاقة الذهبية.
- 63.5% يواجهون صعوبات في الدفع.[5]

نلاحظ من خلال نسب الوصول أنه لازالت هناك ثقافة الدفع النقدي لدى المواطنين وهي أكبر نسبة مسجلة وتعكس ضعف الثقة في الدفع الإلكتروني لدى المواطن أو نقص في تدفق الشبكة، أما مستخدمي البطاقات تعد نسبة لا بأس بها رغم توفر البطاقات لدى غالبية المواطنين، أما الذين يجدون صعوبة في الدفع فهي نسبة مرتفعة قليلا وقد يعود ذلك إلى فشل العمليات المالية أو مشاكل في تدفق الأنترنيت أو عدم إمكانية الولوج إلى المنصات الرقمية.

---

[1] Suivi du plan sectoriel de numérisation 2025/2026 ministère des transports Haut-Commissariat a la numérisation

[2] حصيلة النشاط والعمل الحكومي لسنة 2026 مديرية العصرنة تكنولوجيات الرقمنة والأرشيف.

[3] حصيلة النشاط والعمل الحكومي لسنة 2026 مديرية العصرنة تكنولوجيات الرقمنة والأرشيف

[4] https://www.youtube.com/، بومرداس رقمنة قطاع النقل... ترقية وتطوير للخدمات، 27 أكتوبر 2024.

[5] Nour-el houda djamila tidafi. Asma bechane. **digitalization of the Algerian urban public transport (SETRAM, SEMA, ETUSA**). Thesis mester(higher school of managment and digital economy.e-business 2024/2025).p-p.80.82.

نقول أن الرقمنة في قطاع النقل قد قطعت أشواطا كبيرة وقامت السلطات المعنية بتجسيد العديد من التطبيقات والمواقع لتسهيل تنقلات المواطنين كما تولي أهمية كبيرة في تسريع التحول الرقمي حتى لا يواجه المواطنون أية قيود للاستفادة من الخدمات الرقمية.

المطلب الثالث: مؤشر السلامة المرورية لتحقيق نقل مستدام

من متطلبات تحقيق التنمية المستدامة الشاملة تحقيق النقل المستدام فهو يستخدم للدلالة على أنظمة النقل الصديقة للبيئة، كما يعرف بأنه النقل الذي لا يهدد الصحة العامة بالاستغلال العقلاني للموارد المتجددة والغير متجددة[1]. يعد النقل المستدام أداة محورية لتحقيق التنمية الشاملة، إذ يهدف إلى تحسين جودة الحياة الحضارية من خلال الحد من الضوضاء، وتلوث البيئة فيتحول قطاع النقل من مصدر للتلوث إلى محرك ذكي يدعم الاقتصاد و يحقق التنمية المستدامة، فعند الحديث عن النقل المستدام يتركز الاهتمام أكثر على قطاع النقل البري خاصة المناطق الحضرية الكثيرة الازدحام والضوضاء التي يستدعي حلولا جذرية لمعالجة هذه المشاكل ،[2] وحسب مؤشر النقل المستدام تم تصنيف الجزائر في المرتبة 113 من أصل 183 دولة في سنة 2022، [3] وتتمثل أهداف النقل المستدام في مجموعة من المؤشرات وهي إمكانية الوصول، الكفاءة، السلامة والنقل الأخضر[4]، وتأخذ عدة أبعاد كالبعد الاجتماعي، الاقتصادي والبيئي. قامت الحكومة الجزائر بتطبيق مجموعة من الإجراءات والحلول لتحقيق نقل مستدام في إطار سياسة بيئية واجتماعية وتنمية مستدامة، من خلال وضع مخطط سياسة طاقوية تهدف إلى حسن استغلال الوقود وتحسين نوعيته الذي يعتبر الملوث الأول للبيئة حيث يمثل قطاع النقل البري نسبة% 88 من استهلاك النقل للطاقة[5] فتم وضع مجموعة من الإجراءات تتمثل في استغلال أنواع الوقود البديلة مثل غاز البترول المسال الذي يمتاز بخصائص فعالة

---

[1] وليد شريط، عبد الله غالم، Environmental indicators of sustainable in Algeria analytical study، **مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية**، الم 67، الع 36، ص. 1424.

[2] عائشة قندوز، عبد العليم التاوتي، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)، **مجلة جديد الاقتصاد**، م 16، ع 01، (ديسمبر 2021)، ص.349.

[3] نادية عبد الرحيم، حياة عبد الباقي، واقع النقل المستدام في الجزائر، **مجلة الفكر الاقتصادي**، الم 12، الع 02، (مارس 2024)، ص.7.

[4] نادية عبد الرحيم، حياة عيب الباقي، **المرجع نفسه**، ص.08.

[5] عائشة قندوز، عبد العليم التاوتي، **مرجع سابق**، ص.352.

بيئيا واقتصاديا، وكذلك استخدام البنزين الخالي من الرصاص الموزع من طرف شركة نفطال.[1]

كذلك تبنت الجزائر مشاريع الميترو والترامواي والتليفيريك كأداة للنقل المستدام لتقليل الازدحام والحد من الضوضاء وكسياسة لتجسيد النقل المستدام، خاصة أن الحكومة الجزائرية تسعى إلى الادماج بين مختلف وسائل النقل الجماعي الذي سيحد من استعمال المركبات الفردية،[2] ولكن تبقى استعمالات المركبات العمومية كالحافلات أو الخاصة كالسيارات والشاحنات، خيارا لراحة المواطن ويؤثر ذلك على السلامة المرورية والازدحام و الضوضاء مما تمنع وتعرقل تجسيد رؤية النقل المستدام.

مؤشر السلامة المرورية:

تعد المشاكل المرورية من أعقد المشاكل التي تواجه الدول، وتتجلى خطورتها في الأرقام المسجلة عالميا في حجم الحوادث المرورية ومعدل الوفيات وما تسببه من عاهات مستديمة. في الجزائر تزداد حدة هذه المشكلات بسبب السلوكيات الغير منضبطة وغياب الثقافة المرورية، وحسب المنظمة العربية للسلامة المرورية تأتي الجزائر في المرتبة الثالثة بعد مصر والمملكة العربية السعودية، [3] في عدد حوادث المرور المسجلة وتعود أسبابها إلى ثلاث عوامل رئيسية تتمثل في العنصر البشري والذي يتمثل في السائق أو المشاة، نوعية الطريق والمركبة [4] حيث تم استحداث استراتيجية وطنية للحد من ظاهرة ارتفاع حوادث المرور مع مراعاة شروط السلامة المرورية،[5] حيث تسهر وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات على تحسين مستوى السلامة المرورية مع ضمان تنفيذ استراتيجية الوقاية المرورية كما تأكد على إشراك جميع الفاعلين كالجمعيات واللجان الأخرى في اعداد برامج للتوعية المرورية لضمان تخفيض نسبة الحوادث والوفيات.[6]

---

[1] خلود بودرع، شهرزاد بوقجاني، **مساهمة قطاع النقل المستدام في تحقيق التنمية المستدامة عرض تجربتي الإمارات العربية المتحدة والجزائر**، مذكرة ماستر غير منشورة، (المركز الجامعي عبد الحفيظ بوالصوف ميلة، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيين 2019/2018)، ص-ص.107-108.

[2] وهيبة سعيدي، النقل المستدام في الجزائر (الواقع والآفاق)، **مجلة المقاولاتية والتنمية المستدامة**، م 02، الع 02، (ديسمبر 2020)، ص.104.

[3] وليد حدادي، المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب وسبل الوقاية، **مجلة العلوم الإنسانية**، ع 50، (ديسمبر 2018)، ص.140.

[4] فاطمة مولاتي، حمزة عوادي، **سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر**، مذكرة ماستر غير منشورة، (جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2020/2019)، ص. 67.

[5] https://elikhbaria.dz / **استحداث استراتيجية وطنية تحد من ارتفاع حوادث المرور**، تم الاطلاع 2026/03/28 على الساعة 16:2.

[6] مليكة عطوي، ايمان هاجر مقيدش، استراتيجية الإعلام الأمني وآليات ترسيخ ثقافة التوعية والوقاية المرورية، **مجلة البحوث والدراسات**، الم 15، الع 01، (جوان 2018)، ص.375.

جدول15 : عدد حوادث المرور 2024/2020

السنة	2020	2021	2022	2023	2024
عدد الحوادث	18949	23409	22908	24751	26272
عدد الحرجى	25836	31675	30977	33995	35566
عدد الموتى	2844	3293	3628	3628	3740

المصدر: من اعداد الطالبة نقلا عن الدليل الاحصائي لقطاع النقل 2024، ص.62.

من الجدول الموالي الذي يبين نسبة الحوادث والوفيات للفترة 2020/ 2024 نلاحظ أن نسبة الحوادث لازالت في استمرار محظوظ مما يستلزم تدخل السلطات لتطبيق القواعد المرورية بشدة وصرامة فقد وصلت إلى 26272 حادث فهو رقم رهيب في السنة الواحدة،

ترتبط حوادث المرور المسجلة خلال سنة 2024 بعدة أسباب وتتمثل في:[1]

- عدم الانتباه وانخفاض مستوى اليقظة لدى السائق (3397 حالة).
- تجاوز السرعة القانونية (3309 حالة).
- تصرفات غير حذرة من المشاة (1671 حالة).
- عطل في فرامل المركبات (152 حالة).
- عطل ميكانيكي للمركبات (153 حالة).
- طرق مهترئة (100 حالة).
- عدم وجود لوحات ارشادية (61 حالة).
- ظروف جوية (70 حالة).

حيث نلاحظ أن أكبر سبب لحوادث المرور هو عدم الانتباه وانخفاض مستوى اليقظة لدى السائق يليه مباشرة تجاوز السرعة القانونية مما يؤكد أن العنصر البشرى هو السبب الرئيسي لحوادث المرور. وتتوزع باقي الأسباب بين تصرفات المشاة، أعطال تقنية، الأحوال الجوية، حالة الطرق، فيجب تكثيف الجهود والالتزام بقوانين المرور.

[1] الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، ص-ص. 65-66.

في هذا السياق، ومن أجل تقليل حوادث المرور وتحقيق السلامة المرورية تسعى السلطات الجزائرية إلى تحقيق منظومة نقل ذكية ومستدامة عن طريق وضع عدد من الأنظمة الذكية المتمثلة في نظام تحديد المواقع العالمي global positioning system ونظم المعلومات الجغرافية geographic information system حيث توظف نظم النقل الذكية تقنيات الاتصالات والإلكترونيات للحصول على معلومات عن أداء مرافق النقل خاصة عن حوادث المرور والتصادم وحل المشاكل المرتبطة بالنقل[1] وأحيانا عن الأحوال الجوية والظروف البيئية بغية التصدي للتحديات التي تواجه الأشخاص خلال أثناء عملية النقل وهذا من أجل تحقيق مجموعة من الأهداف المتمثلة في تحسين مستوى السلامة المرورية من خلال تقليص معدلات الحوادث وخفض درجة خطورتها، وتعزيز معايير السلامة العامة وحماية ممتلكات الأفراد من السرقة وتحسين كفاءة الطريق من خلال السيطرة الأوتوماتيكية على حركة المركبات في الطريق وينتج عنه انتظام للمركبات في كل مسار.

هناك العديد من الدول والمدن في العالم التي نجحت في تطبيق استراتيجية النظم الذكية من بينها شيكاغو التي قامت بوضع كاميرات مراقبة أمام قطع الإشارات المرورية التي حدت من حوادث المرور في التقاطعات، مدينة أتلانتا في ولاية جورجيا تستعمل 1300 كاميرا وتسجيل فيديو للتحكم في حركة المرور وجمع المعلومات عن حركة المسارات كذلك تستعمل نظم المعلومات الجغرافية لإخبار مستعملي الطريق وإرشادهم عن طريق 100 شاشة رقمية عن حالة الطريق، أما اليابان فقد استعملت منظم المعلومات الذكية ITS لتحقيق التوازن في حجم المرور. [2]

تتمثل ملاح النقل الذكي في الجزائر في إشارات مرور ذكية وتطبيقات تتبع الحافلات الذكية إضافة إلى ادماج خوارزميات تنبؤية لتحسين توزيع المركبات وهو ما يعكس تحولا تدريجيا نحو استراتيجية أكثر تطورا وربطا بالتقنيات الذكية،[3]حيث تشهد العديد من الولايات الجزائرية تطبيق هذه النظم من بينها الجزائر العاصمة، سطيف، وهران، قسنطينة ... لكنها

[1] نجلاء غرابي، نضال عبدي، منظومة النقل الذكي المستدام في الجزائر مبادئ، آليات التطبيق، **مجلة علوم المدينة، المحيط والأقاليم**، ع 05، (ديسمبر 2023)، ص.79.

[2] ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كاستراتيجية لتطوير قطاع النقل، **مجلة رؤى اقتصادية**، ع 06، (جوان 2014)، file:///C:/Users/AYA/Downloads/، ص.161-162.

[3] محمد الصالح براهمي، **الجزائر تضع أسس النقل الذكي ضمن رؤيتها المستقبلية**، مارس 2025،https://almostathmir.dz/، تم الاطلاع يوم 1 ماي 2026، على الساعة 12:25.

تواجه عدة تحديات من بينها التحدي التقني الذي تعاني منه الجزائر وهو عدم توفر بيئة لقواعد البيانات والمعلومات التي تتطلب توفير انترنيت سريع وفائق التدفق في كل مكان ووقت وهذا ما تفتقر إليه الجزائر كذلك عدم توفير المبالغ المالية المناسبة لتغطية تكاليف الإنجاز على المستوى الوطني.[1]

ركزت منظومة النقل على تطوير قطاع النقل المستدام من خلال مجموعة من السياسات والبرامج واستراتيجيات فعالة وملائمة لواقع النقل في الجزائر خاصة لمؤشر السلامة المرورية الذي أصبح ضروريا مع ارتفاع عدد الحوادث المسجلة سنويا وقياس مدى تحقيق الأمان في تنقلات المواطنين.

المطلب الرابع: التقييم

يعتبر التقييم آخر مرحلة لصنع السياسة العامة فيرتبط أساسا بالتقييم الموضوعي للنتائج المحققة للأهداف المسطرة، ويحلل الآثار الفعلية للمحاور المرسومة التي يتبناها صانعو السياسة العامة من أجل تطوير قطاع معين أو حل مشاكل معينة،[2] فهي العملية التي يتم من خلالها التأكد من مدى تحقيق النتائج المرجوة وهل هي ناجعة أم فاشلة ولهذا سنتطرق إلى تقييم الاستراتيجية الوطنية التي وضعها صانعو السياسة لتطوير قطاع النقل وتحليل مستوى تنفيذ البرامج والمشاريع التي طرحتها، فبعد التفصيل في أهم الأهداف التي تناولتها الاستراتيجية سنتناول أهم النتائج المحققة في أرض الواقع و مدى نجاحها.

❖ركزت هذه الاستراتيجية للفترة 2026/2020 على التحول الرقمي بشكل كبيرا خاصة في قطاع النقل لما لها من انعكاسات إيجابية على أرض الواقع والتي تؤثر بشكل مباشر على حياة المواطن وتتمثل في: [3]

– تطوير البنية التحتية الرقمية للنقل من خلال الانتقال إلى الأنظمة الذكية كأنظمة GPS التي تساعد في معرفة المواقع وتحديدها.

[1] نجلاء غربي، نضال عبدي، **المرجع نفسه**، ص.84.85.

[2] يمينة صافا، **مطبوعة دروس في مقياس تحليل السياسة العامة في الجزائر لسنة أولى ماستر**، جامعة ابن خلدون–تيارت–، 2023/2022، ص.25.

[3] فاطة الزهراء بن أحمد، نادية بن أحمد، التحول الرقمي في الجزائر الواقع والتحديات –دراسة حالة–، **المجلة الجزائرية للمالية العامة**، م 15، ع01، مارس 2025، ص.511.

– تحديث القوانين الجديدة خاصة المتعلقة بسيارات النقل الذكي الذي لازال قيد الإنجاز فتساهم هذه القوانين على ضمان حقوق المسافرين والسائقين.

– زيادة الوعي الثقافي من خلال تغيير ثقافة المواطن على الاعتماد على الأوراق واستخدام التطبيقات والمواقع الالكترونية خاصة في حجز الرحلات أو معالجة ملفات الناقلين.

إن التحديث الذكي الذي مس كل من النقل الجوي، البري والبحري ساهم كثيرا في تحسين جودة الخدمة العمومية من خلال الدفع الإلكتروني أو معرفة أوقات الرحلات أو التنقل الذكي ومعالجة ملفات الناقلين.

❖أخذ النقل البري منحى استراتيجيا في تطويره وتحديثه خاصة من ناحية تجديد وتطور الحظيرة الوطنية حيث نلاحظ أن الدولة الجزائرية ركزت بشكل واضح على تجديد الحظيرة وذلك بسبب الحافلات المهترئة التي تسببت في الكثير من حوادث المرور فقامت بسحب الحافلات التي يتجاوز عمرها 25 سنة فنلاحظ أن الاستيراد تحقق فعليا وتم دخول الحافلات الجديدة وتوزيعها على عدة مدن وولايات، وإكمال باقي البرنامج الذي ينص على استيراد 10000 حافلة في باقي الأشهر القادمة، كما شهد أسطول المركبات تطورا في عدد الحافلات والذي وصل إلى 2258 عام 2024 حافلة متواجدة على مستوى الحظيرة الوطنية ومنه فقد تحقق الجزء الأكبر من الهدف الذي ينص على تشجيع سياسة تجديد أسطول المركبات ولا سيما التي تضمن النقل العام.

❖الإطار القانوني والتنظيمي الذي ينظم حركة المرور وأمن الطرقات الذي تم تحديثه لعام 2026 لم يلاقي قبولا من طرف الناقلين الجزائريين بسبب التعديلات الأخيرة التي مست هذا القانون واعتبرو المواد الواردة فيه مجحفة في حقهم وطالبوا بإعادة النظر فيه فلازال القانون قيد الدراسة خاصة القوانين المتعلقة بالغرامات المالية الكبيرة والمخالفات التي تصل إلى جنايات في حالات معينة ومنه فالهدف الذي يضم تحديث الإطار القانوني والتنظيمي الذي يحكم سلامة حركة المرور وأمن الأشخاص والممتلكات لازال قيد الدراسة.

❖هناك تحديثات تضمنت البنية التحتية لتطوير شبكة الطرق والطرق السيارة من خلال متابعة إنشاءها وأخرى صيانتها، يتم تعزيزها من أجل القضاء على الازدحام المروري خاصة

المنافذ التي تعاني من اختناقات مرورية ذات الكثافة السكانية الضخمة وتمثلت حصيلة النشاط لتهيئة الطرقات لسنة 2026 فيما يلي:

- أشغال توسعة الطريق السياحي بمناطق شاطئ النخيل–سطاوالي–زرالدة بولاية الجزائر.
- انجاز% 80 من الطرقات في كل من بلدية بابا حسن، خرايسية، درارية، 5 جويلية بولاية الجزائر.
- بلوغ نسبة الأشغال%90 لمشروع ازدواجية الطريق الولائي رقم 111 الرابط بين الشراقة وعين البنيان بولاية الجزائر.[1]
- استكمال مشروع منفذ الطريق السيار شرق–غرب وتركيب حواجز السلامة في ولاية بجاية.
- الجلفة، تتواصل أشغال ازدواجية الطريق الوطني رقم 01، والطريق الوطني رقم 16 على مسافة 17 كلم بولاية سوق أهراس.
- ولاية خنشلة تشهد مواصلة في إنجاز الخط المنجمي الشرقي وصيانة الطريق رقم 83.
- وولاية تيارت تتواصل فيها الأشغال عند النقطة الكيلومترية ب ك 112.4 لحماية أنبوب الغاز.[2]

ألاحظ من خلال هذه الإنجازات أن قطاع النقل شهد تطورا ملحوظا خاصة من خلال إنجاز العديد من الطرقات التي تساهم في فك الضغط المروري وتقليل الازدحام المروري و ربط مختلف المناطق ببعضها في مختلف أنحاء الوطن، تدخل هذه الاستراتيجية ضمن رؤية إصلاحية تعسى لهيكلة شبكة طرقات متطورة وواسعة ولكن لازالت هناك العديد من الطرقات التي تعاني من جودة الطريق خاصة البلديات فرغم الصيانة الدورية التي تقوم بها الجهات المعنية ولكن لازالت هناك طرقات تحتاج إلى تحديث لتفادي وقوع الحوادث ورفع مستوى السلامة المرورية ومنه نقول أن الهدف المتعلق بتطبيق السياسة المتعلقة بالبنى التحتية للطرق على المدى القصير من خلال استكمال شبكة الطرق السريعة ولا سيما الطرق الفرعية للطريق السريع الشرقي_الغربي لإزالة مختلف الاختناقات المرورية للحصول على شبكة طرقات كثيفة

[1] https://news.radioalgerie.dz/ar/node/54747 ، الجزائر العاصمة مشاريع تخفيف الضغط تشهد تقدما ملحوظا، تم الاطلاع يوم 2026/05/5، على الساعة 11:52.

[2] https://www.aps.dz/ ، تواصل الجهود الميدانية لتعزيز شبكة الطرق عبر الوطن، تم الاطلاع يوم 2026/05/05، على الساعة 12:00.

مع التركيز على إعادة تأهيل شبكات الطرقات على مستوى البلديات والولايات تحقق نسيبا ولا زالت الأشغال قيد الإنجاز.

❖ شغل النقل البحري عدة إصلاحات سواء الهيكلية أو التسييرية فضلا على تدعيم جهود الصيانة وتطوير وعصرنة البنى التحتية والهياكل خاصة المتعلقة بنقل البضائع لزيادة النمو الاقتصادي.[1]

❖ في مجال التعاون الأجنبي تم في يوم 05 ماي 2026 التوقيع على مذكرات تفاهم بين دولة الجزائر وسلطنة عمان في إطار تعزيز علاقات التعاون الثنائي وابرام عدة اتفاقيات لتطوير أنماط النقل حيث تجلت في تطوير النقل البحري وتسيير الموانئ والخدمات المينائية من خلال توقيع اتفاقية مع مجمع الخدمات المينائية "ساربور" الجزائري ومجموعة "أسياد" العمانية.

أما في مجال الخدمات المطارية تم التوقيع على مذكرة تعاون أخرى بين شركة مصالح مطار الجزائر" هواري بومدين" ونظيرتها العمانية من أجل تطوير جودة الخدمات المقدمة.[2]

حيث تعتبر دولة سلطنة عمان من بين الدول المتطورة في قطاع النقل في العالم العربي وتتركز رؤيتها على تطوير البنية التحتية وتحديثها بما في ذلك الطرق والمواصلات لتلبية احتياجات السكان وتوفير بيئة ملائمة للنمو الاقتصادي.[3]

وهذا يدل اهتمام السلطات الجزائرية بتطوير القطاع مع عقد شركات مع دول أجنبية رائدة في مجال النقل والاستفادة من تجاربها في قطاع النقل ومواكبة أهم التقنيات الحديثة والمتطورة التي تخدم بيئة النقل لتحقيق التنمية المستدامة من خلال تحقيق الهدف الذي ينص على توجيه وتسهيل الشراكة مع القطاع الخاص سواء الوطني أو الأجنبي في استغلال الخدمات البحرية والمينائية.

❖ في إطار تنويع الاقتصاد تزامنا مع توجهات رئيس الجمهورية وتقليل الاعتماد على المحروقات، أصبح قطاع النقل والخدمات اللوجيستية أحد الركائز الأساسية لدعم التجارة الدولية

[1] https://www.aps.dz/economie/commerce-et-servic ، تم الاطلاع يوم 2026/05/05، على الساعة 13:02.
[2] https://www.aps.dz/، التوقيع على مذكرات تفاهم في مجال النقل، تم الإطلاع يوم 6 ماي 2026، على الساعة 17:16.
[3] https://www.drmaenacademy.com/، رؤية عمان 2040، تم الاطلاع يوم 6 ماي 2026، على الساعة 17:30.

وجذب الاستثمارات فقامت بوضع مشروع إنشاء مركز جديد للشحن الجوي لتحويل الجزائر إلى محور لوجيستي إقليمي ودولي، وله دور في تحسين خدمات النقل الجوي وربط الجزائر بمختلف الأسواق العالمية من خلال تطوير الشراكة بين القطاع العام والخاص في هذا المشروع بين الشركة الوطنية للخطوط الجوية و شركة تسيير مصالح مطار الجزائر"هواري بومدين" لمواكبة تطورات الدول وارتفاع حجم الشحن الجوي في الآونة الأخيرة.[1]

في إطار تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية ودعم القطاعين الفلاحي والمنجمي قامت السلطات المعنية بالعديد من الإنجازات وتمثلت في:

- ضم 6 ولايات جديدة للشبكة الوطنية بمجموع 21 محطة عصرية لنقل المسافرين والبضائع وعدد من الورشات الحديثة لصيانة القطارات.
- انجاز 461 كلم من الخطوط المزدوجة في كل من بوقزول، المسيلة، تسمسيلت، سعيدة، فرندة.
- دخول خط خنشلة–عين البيضاء حيز الخدمة سنة 2024.
- انتعاش الخط العابر للصحراء بمسافة 250 كلم على خط بوقزول_الجلفة_الأغواط بخمس محطات عصرية في إطار استكمال باقي الخطوط.
- الإنهاء من ازدواجية الخط الرابط بين الميلية وميناء جن جن بمسافة 250 كلم وربط بمصنع الحديد والصلب بالمنطقة وهذا في إطار تعزيز الاقتصاد الوطني.[2]

تدخل هذه الإنجازات ضمن الأهداف المسطرة لقطاع النقل بالسكك الحديدية بإنجاز مختلف المشاريع عبر التراب الوطني لرفع طاقة الاستيعاب وتطوير النقل بالسكك الحديدية باعتباره صديق للبيئة والتركيز على ربطها بالمناطق اللوجيستية كالمناجم والمصانع.

إن عملية التقييم ضرورية في رسم أي سياسة قطاعية و ذلك من أجل تمحيص أهم الأهداف المسطرة التي تم تحقيقها والتي لازالت قيد الإنجاز، و إعادة تكييف بعضها مع الواقع المعاش والتغييرات التي تطرأ على حسب الأولويات، بالنسبة لقطاع النقل نرى أن بعض

[1] https://www.youtube.com/، مشروع مركز الشحن الجوي شراكة بين الخطوط الجوية الجزائرية ومطار الجزائر، تم الاطلاع يوم 6 ماي 2026، على الساعة 21:36.

https://www.youtube.com/، مشاريع تطوير وتوسيع شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر، تم الاطلاع يوم 11 ماي 2026، على الساعة 20:30.

الأهداف قد حقق في حين أن البعض الآخر لازال وذلك بسبب تغير الأولويات و بعض المشاريع قد تستغرق وقت أكبر لإنجازها فهده الاستراتيجية ممتدة إلى غاية عام 2030 لتحسين واقع النقل في الجزائر، فالسلطات المعنية الآن تركز على أمرين مهمين هما تعزيز الرقمنة التي أصبحت ضرورة لا خيارا، وتجديد الحظيرة الوطنية إلى غاية استكمال برنامج الرئيس عبد المجيد تبون باستيراد عدد معتبر من الحافلات الجماعية لتحسين الخدمة العمومية المقدمة للمواطن.

خلاصة الفصل:

توصلنا من خلال هذا الفصل إلى أن الجزائر قامت بوضع محاور الاستراتيجية الكبرى التي تدخل ضمن المخطط الوطني لتهيئة الإقليم لآفاق 2030 وذلك من أجل تطوير القطاع وعصرنته حيث هيكلت لكل نمط من النقل مجموعة من الأهداف التي يتناسب معها. وضعت آليات فعالة مالية وقانونية لتجسيد هذه الاستراتيجية، ولتقييم مدى تطور القطاع قمنا باختيار ثلاثة مؤشرات لتطور القطاع متعلقة بحجم النمو والنشاط والتحول الرقمي والنقل المستدام وكآخر مطلب معنون بالتقييم قمت بمقارنة الأهداف بالنتائج المحققة وفي الأخير توصلت إلى أن إلى أن الجزائر ساهمت في تطوير القطاع عن طريق تحديثه وعصرنته وتجديد الحظيرة وتوسيع مختلف الطرقات وصيانتها حيث هدفت هذه الاستراتيجية إلى تحقيق التكامل بين مختلف وسائل النقل.

الخاتمة

الخاتمة:

يعد قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية التي توليها الدولة الجزائرية اهتمامها في الآونة الأخيرة، وتسعى إلى بلورة منظومة نقل متطورة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية فقامت بوضع استراتيجية وطنية تحكم القطاع لأفق 2030 تتضمن مجموعة من الأهداف والغايات اللازم تحقيقها وتحويلها إلى واقع ملموس، جزئت هذه الاستراتيجية إلى مجموعة من المحاور الكبرى تتضمن النقل المتعدد الوسائط، النقل المستدام الصديق للبيئة، الآمن لحفظ سلامة المواطنين والنقل الذكي عن طريق رقمنة القطاع.

إن التدفقات الكثيفة التي شهدها قطاع النقل في عدد المسافرين والبضائع استوجبت إعادة النظر في واقع النقل لتلبية احتياجات المواطنين والسوق حيث نلاحظ في السنوات الأخيرة زيادة بنسبة معتبرة في حجم النشاط خاصة بعد جائحة كورونا.

بناء على ما تم تناوله في هذه الدراسة يمكن القول أن الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع تمثل خطوة استراتيجية نحو بناء منظومة لوجيستية متكاملة، واتضح ذلك من خلال المؤشرات المحققة في أنماط النقل. هذه النسب المحققة برزت دور الدولة في تحديث هذا القطاع، وأظهرت البيانات الاحصائية جهودا ملموسة في تحديث البنية التحتية حيث شكلت هذه الخطط الركيزة الأساسية لتحسين واقع قطاع النقل.

يمكن القول أن الإشكالية المركزية للدراسة: كيف ساهمت الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع النقل في تحسين واقعه في الجزائر خلال الفترة2026/2020؟ قد تمت معالجتها من خلال تفكيك محاور الاستراتيجية واستكشاف آليات تطبيقها كالآليات القانونية والمالية وتقييم مدى تحقيق الأهداف المسطرة مقارنة بالنتائج المحققة وقد وجدنا أن واقع القطاع قد تحسن مقارنة بالسنوات السابقة من خلال تعزيز الرقمنة التي سهلت تنقل المواطن وعمل الناقل من خلال ربح الوقت والجهد في معالجة وثائقه وزيادة أرباحه عن طريق الحجز والدفع الالكتروني، وتجديد الحظيرة الوطنية من أجل تنقل آمن ومريح، كذلك التركيز على توسيع البنى التحتية لزيادة القدرة الاستيعابية لتنقل الأفراد.

لقد أظهرت الدراسة من خلال تحليل واقع النقل وكذا من خلال التربص الذي تم إجرائه في وزارة النقل أن القطاع يشهد ديناميكية جديدة نحو التحديث والعصرنة من خلال الرقمنة في تطوير مجموعة من التطبيقات والمواقع الموجهة للمواطنين لسهولة التوصل إلى وسائل النقل، وتجديد الحظيرة الوطنية بسبب جملة الحوادث التي تم تسجيلها مؤخرا على مستوى حافلات نقل المسافرين التي فاقت أعمارها 25 سنة لتحسين الخدمة العمومية.

اختبار الفرضيات:

بالاعتماد على ما توصلت إليه الدراسة من تحليل، تم اختبار صحة الفرضيات على النحو الآتي:

❖ الفرضية الرئيسة: ساهمت الاستراتيجية الوطنية لتطوير قطاع النقل في تحسينه من خلال تعزيز التحول الرقمي للقطاع وتجديد الحظيرة الوطنية، قد تم تأكيدها إذ بيّنت الدراسة أن رقمنة القطاع ساهمت بشكل كبير في تحّسن واقع القطاع ودفعه إلى الأمام من خلال التطبيقات الموجهة للمواطن خاصة، كذلك التركيز على تجديد الحظيرة الوطنية أثر على راحة المتنقل وسرعة وصوله لقضاء مختلف نشاطاته المختلفة.

❖ الفرضية الأولى: أدى ضخ ميزانيات ضخمة في المخططات التنموية إلى توسيع البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر إلى غاية 2019، تم تأكيدها من خلال مجموعة البرامج التنموية مثل برامج الإنعاش وغيرها التي سخرت ميزانيات طائلة للقطاع مما أدى إلى توسيع البنية التحتية كتشييد الطريق السيار شرق–غرب.

❖ الفرضية الثانية: تتمثل الاستراتيجية الحكومية في تبني مخطط وطني شامل لتهيئة الإقليم لأفق 2030 من أجل التنمية، تم تأكيدها فهذه الاستراتيجية ممتدة إلى غاية 2030 وذلك من أجل تحقيق التنمية الشاملة والحد من المشاكل التي يعاني منها القطاع.

النتائج المتوصل إليها:

– مر قطاع النقل منذ الاستقلال بعدة مراحل متعاقبة سعيا إلى تطويره وتحديثه.

– بما أن التنقل من نشاطات المواطن اليومية لقضاء حاجاته ونشاطات الدولة لدفع اقتصادها للأمام، توجهت الدولة إلى أولوية تطويره عن طريق صياغة استراتيجية وطنية.

- تطوير القطاع كان ناتج عن المكانة الاجتماعية والاقتصادية والدولية التي يمثلها للدولة.

- توسعت البنية التحتية للقطاع بشكل كبير في السنوات الأخيرة من أجل مواكبة النمو الديمغرافي وتقليل الازدحام والفوضى الطرقية.

- تم تجزئة الأهداف إلى برامج ومحورها الأساسي الرقمنة وتجديد الحظيرة وعصرنة الموانئ والمطارات مع ما يتناسب والمعايير الدولية.

- تحقيق الأهداف مرتبط بالوقت الراهن لذلك قبل صياغة أي استراتيجية يتم دراسة الوضع الراهن للدولة.

- الدولة الجزائرية بذلت مجهودات جبارة لتطوير قطاع النقل من أجل تقديم أحسن خدمة للمواطن.

- إن ربط الموانئ البحرية بشبكة السكك الحديدية قلل الضغط على شبكة الطرق البرية وحقق التكامل عبر النقل المتعدد الوسائط.

- أظهرت النتائج أن الاستثمارات الضخمة الموجهة لتنفيذ الأهداف المسطرة ساهمت بشكل مباشر في رفع الطاقة الاستيعابية للتدفقات المتزايدة للبضائع والمسافرين.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الرسمية والقوانين

أ- القوانين والمراسيم

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 88/19.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 45، 29 جويلية 2009.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 46، 18 أوت 2010.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 11-09 المؤرخ في 5 يونيو 2011 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 32، 8 جوان 2011.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون الاستثمار الجديد 22-18 المؤرخ في 25 ذي الحجة 1443 الموافق 24 يوليو 2022 يتعلق بالاستثمار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 28 جويلية 2022.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 24-03 المؤرخ في 26 فيفري 2024 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ع 15، 29 فيفري 2024.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 25-169 المؤرخ في 22 يونيو 2025 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية، ع 43، 13 يونيو 2025.

ب- الوثائق والتقارير الرسمية

- الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2019، وزارة النقل، الجزائر.
- الدليل الإحصائي لقطاع النقل 2024، وزارة النقل، الجزائر.
- المخطط التنموي لقطاع النقل، وزارة النقل، الجزائر.
- مخطط عمل الحكومة من أجل تنفيذ برنامج السيد رئيس الجمهورية، سبتمبر 2021.
- مداخلة السيد وزير النقل عيسى بكاي يوم الاثنين 25 أكتوبر 2021، خلال جلسة استماع أمام لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية بالمجلس الشعبي الوطني.
- حصيلة النشاط والعمل الحكومي لسنة 2026، مديرية العصرنة وتكنولوجيات الرقمنة والأرشيف.
- استراتيجية تطوير النقل البحري، أكتوبر 2020، وزارة النقل، الجزائر.
- *La politique des transports à l'horizon 2030 : ensemble pour améliorer les performances des services des transports*, وزارة النقل، الجزائر.
- *Projet de loi portant actualisation du schéma national d'aménagement du territoire SNTA 2030*, وزارة النقل، 2026/02/16.
- *Suivi du plan sectoriel de numérisation 2025/2026*, وزارة النقل، الهيئة العليا للرقمنة، الجزائر.

ثانياً: أطروحات الدكتوراه

- بوالملح، منيرة .*قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر* .أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2018/2017.

- جدار، رياض .*اقتصاديات قطاع النقل ومشاكله في الدول العربية دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 1962 إلى 2015* .أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2016/2015.
- جمات، وسيلة .*تحليل برامج الإنعاش الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة 2001-2019* .أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2023/2022.
- عجاج، محمود .*دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر 1970-2012* .أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2017/2016.

ثالثاً: رسائل الماجستير

- طهراوي، زهرة .*أهمية قطاع النقل ودوره في التنمية السياحية بالجزائر* .رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، 2014/2013.
- عاشور، سعيد .*دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين حالة الجزائر* .رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2016/2015.

رابعاً: مذكرات الماستر

- بلمعزيز، عابد، وكلثوم طاهري .*واقع قطاع النقل البحري في الجزائر* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2021/2020.
- بودرع، خلود، وشهرزاد بوقجاني .*مساهمة قطاع النقل المستدام في تحقيق التنمية المستدامة: عرض تجربتي الإمارات العربية المتحدة والجزائر* .مذكرة ماستر غير

منشورة، المركز الجامعي عبد الحفيظ بوالصوف ميلة، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2019/2018.

- بوهجة، هاجر .*دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2020/2019.
- حامد، بدر الدين .*مخطط تهيئة إقليم الولاية بين الواقع والتجسيد: دراسة حالة مخطط تهيئة إقليم ولاية الوادي* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة، 2019/2018.
- شرقي، مصطفى .*تطور قطاع النقل في الجزائر دراسة تقييمية* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة ابن خلدون تيارت، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2013/2012.
- صديق، محمد .*واقع الاستثمار في قطاع النقل بالجزائر دراسة حالة ولاية تيارت* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة ابن خلدون تيارت، 2016.
- غربي، ابتسام، ومريم بن جامع .*دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر* . مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2022/2021.
- قاسم، قصير .*أهمية التصميم الغرافيكي في التصميم والتسويق لشركة نقل ترامواي مستغانم نموذجاً* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، كلية الأدب العربي والفنون، 2020/2019.
- قنوش، عبد النور .*النقل الحضري الجماعي دراسة حالة ميترو الجزائر العاصمة* . مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة، 2022/2021.

- قوارطة، نجوى، وإيناس عبداوي .*أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية: دراسة ميدانية لميناء عنابة* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2021/2020.
- كافي، محمد إسحاق .*التحول الذكي والآمن والمستدام في خدمات النقل بالجزائر دراسة حالة النقل بالترامواي ورقلة* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2025/2024.
- مولاتي، فاطمة، وحمزة عوادي .*سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر* .مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2020/2019.
- Tidafi, Nour-el Houda Djamila, et Asma Bechane. *Digitalization of the Algerian Urban Public Transport (SETRAM, SEMA, ETUSA)*. Mémoire de Master, Higher School of Management and Digital Economy, E-Business, 2024/2025.

خامساً: المقالات العلمية المحكّمة

- أريوط، وسيلة، ومريم تيانتي. "تقييم استثمارات الجزائر في قطاع النقل الطرقي والسككي ."*مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية*، م08، ع02، سبتمبر 2021.
- أوبعيش، هجيرة. "تنفيذ وتقييم السياسات العامة في الجزائر: الواقع والتحديات ."*مخبر البحث في السياسات العامة والتحديات التنموية والأمنية لبلدان المغرب العربي*، جانفي 2021.
- ابركان، عبد المالك، وحياة حوباد. "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع: نظام المجتمع الميناوي الجزائري نموذجاً ."*المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية*، م08، ع01، ماي 2024.

- بن أحمد، فاطة الزهراء، ونادية بن أحمد. "التحول الرقمي في الجزائر الواقع والتحديات: دراسة حالة ."*المجلة الجزائرية للمالية العامة*، م15، ع01، مارس 2025.
- بن الصغير، شهرزاد. "واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري ."*المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، ع05.
- بن حراة، حياة، وأمال قلبازة. "لوجيستيك النقل ودوره في التنمية الاقتصادية: دراسة برامج تطوير قطاع النقل في الجزائر ."*مجلة الاقتصاد والمناجمنت*، ع12 مكرر، ماي 2014.
- بوجلال، صونية، وأحمد دريديش. "حوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2024: دراسة تحليلية ."*مجلة آفاق علم الاجتماع*، م15، ع01، جوان 2025.
- بوختالة، سمير، ومحمد زرقون، ونوال بن عمارة. "واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية ."*المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية*، ع06، جوان 2017.
- بولقواس، ابتسام. "تقنية نظم النقل الذكية كاستراتيجية لتطوير قطاع النقل ."*مجلة رؤى اقتصادية*، ع06، جوان 2014.
- الحبيتري، نبيلة. "فعالية نظام النقل متعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المبادلات التجارية: حالة الجزائر ."*مجلة الدراسات الاقتصادية والمعاصرة*، م06، ع02، ديسمبر 2021.
- حدادي، وليد. "المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب وسبل الوقاية ."*مجلة العلوم الإنسانية*، ع50، ديسمبر 2018.
- حروش، سلمى. "دور تنفيذ السياسات العامة في تحقيق الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي بالجزائر ."*مجلة المعيار*، م25، ع55، مارس 2021.
- رقيق، عبد الصمد. "تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر ."*المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، ع07.

- سعيدي، وهيبة. "النقل المستدام في الجزائر: الواقع والآفاق ."*مجلة المقاولاتية والتنمية المستدامة*، م02، ع02، ديسمبر 2020.
- سلامة، وفاء. "دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر ."*مجلة البشائر الاقتصادية*، م05، ع01، 22 ماي 2019.
- شادلي، وليد، وشامية بن عباس. "تطوير قطاع النقل الحضري في الجزائر ودوره في تحقيق التنمية المستدامة في ظل صياغة استراتيجية مستقبلية ."*مجلة البحوث الاقتصادية والمالية*، م09، ع01، جوان 2022.
- شريط، وليد، وعبد الله غالم "Environmental Indicators of Sustainable Development in Algeria: Analytical Study". *مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية*، م67، ع36.
- شنبي، صورية. "استراتيجيات وسياسات تطوير قطاع النقل المستدام في التجارب الحديثة: دراسة حالة قطاع النقل في الجزائر ."*مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة*، م02، ع01، جوان 2017.
- طريفة، محمد. "التيليفيريك لمواجهة أزمة الاختناق المروري وتحسين النقل الجماعي: مدينة قسنطينة ."*مجلة علوم وتكنولوجيا*، ع46، سبتمبر 2017.
- طروبيا، ندير. "الطريق العابر للصحراء ودوره في تفعيل المقايضة التجارية الحدودية بين الجزائر والقارة الإفريقية ."*مجلة التكامل الاقتصادي*، م10، ع02، جوان 2022.
- عبد الرحيم، نادية، وحياة عبد الباقي. "واقع النقل المستدام في الجزائر ."*مجلة الفكر الاقتصادي*، م12، ع02، مارس 2024.
- عشيط، علاء الدين، وأحمد خليفة، ومنال حسيبي. "واقع الاستثمار في البنية التحتية للنقل وعلاقته بترقية الصادرات في الجزائر ."*مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا*، م21، ع38، جوان 2025.

- عطوي، مليكة، وإيمان هاجر مقيدش. "استراتيجية الإعلام الأمني وآليات ترسيخ ثقافة التوعية والوقاية المرورية ."*مجلة البحوث والدراسات*، م15، ع01، جوان 2018.
- العيش، أحمد. "البنية التحتية في الجزائر كمحرك رئيسي لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر ."*مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية*، م11، ع02، ديسمبر 2025.
- عميروش، نجوى. "تحقيق جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية في ظل تطوير قطاع النقل في الجزائر الفترة 2000–2015 ."*مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية*، م06، ع04، ديسمبر 2019.
- غربي، نجلاء، ونضال عبدي. "منظومة النقل الذكي المستدام في الجزائر: مبادئ وآليات التطبيق ."*مجلة علوم المدينة والمحيط والأقاليم*، ع05، ديسمبر 2023.
- قروميحميد. "مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها ."*مجلة دفاتر اقتصادية*، م06، ع01، مارس 2015.
- قندوز، عائشة، وعبد العليم التاوتي. "النقل المستدام في الجزائر: حالة النقل البري ." *مجلة جديد الاقتصاد*، م16، ع01، ديسمبر 2021.
- قنوش، مولود، وعمر دهيمي. "تشخيص وضعية النقل البحري للبضائع والمسافرين عبر الموانئ الجزائرية واستراتيجيات تطويره ."*المجلة العلمية للحوار الاقتصادي*، م02، ع01، جوان 2023.
- كرمين، سميرة. "تقييم فعالية نتائج سياسات النقل العمومي في الجزائر ."*مجلة معارف للعلوم القانونية والاقتصادية*، م03، ع01، ماي 2022.
- لحرش، دعاء. "لوجيستيك النقل البري في الجزائر كآلية لترقية التجارة الخارجية نحو إفريقيا ."*مخبر الدراسات الاقتصادية والتنمية المحلية بالجنوب الغربي*، م11، ع01، أفريل 2025.

- مفتاح، سيدي محمد، ومراد بسعيد. "قانون الاستثمار الجديد رقم 22-18 كآلية لتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري ."*مجلة النبراس للدراسات القانونية*، م08، ع01، جوان 2024.

- Laridji, Mohammed A., Samir B. Maliki, and Wafaa Berbar-Berrached. "Analyse empirique sur l'effet des investissements publics dans l'économie en Algérie". *Revue Algérienne d'Economie et de Gestion*, vol. 12, n° 02, mai 2019.

سادساً: المطبوعات الجامعية والمحاضرات

- باني جاب الله .*السداسي الخامس: الحركية والنقل*.2020/2021 .

- بترية، وهيبة .*محاضرات في استراتيجية المؤسسة* .مطبوعة لسنة ثالثة اقتصاد وتسيير المؤسسة، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3.

- بن عياش، سمير .*مطبوعة محاضرات: رسم السياسات العامة وصنع القرار* .سنة ثانية ليسانس علوم سياسية، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2021/2020.

- صافا، يمينة .*مطبوعة دروس في مقياس تحليل السياسة العامة في الجزائر لسنة أولى ماستر* .جامعة ابن خلدون تيارت، 2023/2022.

- صالحي، ياسمين .*مفهوم السياسة العامة والسياسات العمومية والسياسات القطاعية في ضوء دستور 2011*.

سابعاً: المواقع الإلكترونية

- www.almaany.com، معجم المعاني، تاريخ الاطلاع: 2026/05/14.

- https://hrdiscussion.com/hr814.html، محمد أحمد إسماعيل، تاريخ الاطلاع: 2026/05/15.

- https://www.mt.gov.dz، وزارة النقل، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.

- https://www.mt.gov.dz/?p=14013&lang=ar، تاريخ الاطلاع: 2026/04/08.

- https://www.mt.gov.dz/doc/strategie_transport_maritimear.pdf، استراتيجية تطوير النقل البحري، أكتوبر 2020، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- http://interieur.gov.dz، وزارة الداخلية والجماعات المحلية والنقل، تاريخ الاطلاع: 2026/02/15.
- https://interieur.gov.dz، تاريخ الاطلاع: 2026/04/08.
- https://www.setram.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://www.enacta.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://www.anac.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://airalgerie.dz/ar/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.
- https://tassilitravailaerien.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://transtev.dz، تاريخ الاطلاع: 2026/03/10.
- https://www.groupe-logitrans.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://www.sntf.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://metro-eldjazair.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://www.enna.dz/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/12.
- https://elmouchir.caci.dz/ar/entreprise/5877/sgsia، تاريخ الاطلاع: 2026/03/11.
- https://mahatati.sogral.com/، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.
- https://afs.algerieferries.dz/booking/step2، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.

- https://www.aljazeera.net/ebusiness/2026/2/2/algeria-inaugurates-the-western-mining-railway-line، تاريخ الاطلاع: 2026/04/08.
- https://elikhbaria.dz/، " استحداث استراتيجية وطنية تحد من ارتفاع حوادث المرور"، تاريخ الاطلاع: 2026/03/28.
- https://almostathmir.dz/، محمد الصالح براهمي، "الجزائر تضع أسس النقل الذكي ضمن رؤيتها المستقبلية"، مارس 2025، تاريخ الاطلاع: 2026/05/01.
- https://www.awras.com/، إلهام هواري، 5 جانفي 2026، تاريخ الاطلاع: 2026/04/08.
- https://news.radioalgerie.dz/ar/node/54747، " الجزائر العاصمة مشاريع تخفيف الضغط تشهد تقدماً ملحوظاً"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/05.
- https://news.radioalgerie.dz/fr/node/67398، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.
- https://www.aps.dz/، " تواصل الجهود الميدانية لتعزيز شبكة الطرق عبر الوطن"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/05.
- https://www.aps.dz/economie/commerce-et-services، تاريخ الاطلاع: 2026/05/05.
- https://www.aps.dz/، " التوقيع على مذكرات تفاهم في مجال النقل"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/06.
- https://www.drmaenacademy.com/، " رؤية عمان 2040"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/06.
- https://fr.scribd.com/، " مشاكل وتحديات التنقل في الجزائر"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/08.

- https://www.youtube.com/، " مشروع مركز الشحن الجوي: شراكة بين الخطوط الجوية الجزائرية ومطار الجزائر"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/06.
- https://www.youtube.com/، " مشاريع تطوير وتوسيع شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر"، تاريخ الاطلاع: 2026/05/11.
- https://www.youtube.com/، " بومرداس: رقمنة قطاع النقل... ترقية وتطوير للخدمات"، 27 أكتوبر 2024.
- https://www.facebook.com/Setram، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.
- https://www.facebook.com/sntf، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.
- https://www.facebook.com/Etusa، تاريخ الاطلاع: 2026/03/30.