وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الحاج لخضر
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

النقل البري المُشترَك بين الدول العربية، ودوره في تفعيل العلاقات الاقتصادية العربية

" دراسة شبكة النقل البري في المغرب العربي "

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية
تخصص / اقتصاد التنمية

من إعداد
عقبة بلخضر

تحت إشراف
أ.د. فارس بوباكور

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة الأصلية	الصفة
أ.د. عيسى مرازقة	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة	رئيسا
أ.د. فارس بوباكور	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة	مقررا
د. إلهام يحياوي	أستاذة محاضرة	جامعة باتنة	ممتحنة
د. الطاهر باعوني	أستاذ محاضر	المدرسة المتعددة التقنيات للهندسة . الجزائر	ممتحنا

العام الدراسي

2014 - 2013

بسم الله الرحمن الرحيم

« وما توفيقي إلا بالله عليه توكّلت وإليه أنيب »

صدق الله العظيم

سورة هود، الآية: 88.

أَعتبِر هذا البحث الإنجاز الأكثر أهمية لكل سنوات تعليمي، وما كان ممكنا ليكون بهذه الصورة من دون إسهامات وتوجيهات الأستاذ المشرف أ.د. فارس بوباكور المحترم، مشكور على ذلك، والذي قدم من وقته الثمين آراء ونصائح وافية لتحسين وتعديل البحث، كما أقدم الشكر للسيد العميد، أ.د. مرازقة عيسى، ولكافة أساتذتي بالكلية، وأذكر منهم أ.د. رحال علي، و د. يحياوي إلهام.

إلى معالي السيد أ.د. أحمد يوسف أحمد المحترم

إلـى العائلِة الكريمَة، لِكل دَعمِها وتَشجيعِها

إلـ الأصدِقاء وزمَلاء الدِّراسَة ـى

إلـى كُل مُهتَم بموضوع البحث

ملخص

تقوم الدول المغاربية بتبادل تجاري منخفض مع بعضها البعض، وفي الحقيقة فإن معدل التجارة المغاربي هو أحد المعدلات الأقل في العالم، ولهذه البلدان العديد من الموانع التنظيمية والجمركية المعمول بها والتي تعيق تدفقات التجارة والاستثمار، كما أن معدلات البطالة مرتفعة، وإذا لم تُتَّخَذ إجراءات صارمة، فإنها تَعِدُ بالزيادة بسبب النمو السكاني السريع بالمنطقة، ويمكن للتكامل الاقتصادي المغاربي بدوره أن يساعد على التصدي لهذه التحديات، من خلال الاستفادة من وفورات الحجم، وجذب الاستثمارات المتزايدة، وتحويل المنطقة إلى منطقة اقتصادية أكثر ازدهارا واستقرارا مع تحسين مستوى المعيشة، لكن النمو الاقتصادي المغاربي يُرْبَطُ على نحو متزايد بتطور النقل.

قطاع النقل البري عنصر هام من عناصر الاقتصاد التي تؤثر على التنمية ورفاهية السكان، وعندما تتسم أنظمة النقل في البلدان المغاربية بالكفاءة فإنها توفر الفرص الاقتصادية والاجتماعية والمنافع التي تؤدي إلى مضاعفة الآثار الإيجابية، مثل تحسين إمكانية التنقل نحو الأسواق، والعمالة والاستثمارات الإضافية في المنطقة، ويهدف هذا البحث إلى فهم تعقيد تطور النقل البري وبناء تفسيرات تحليلية لتطور شبكات النقل.

يمكن تقييم الأهمية الاقتصادية لصناعة النقل البري المغاربي من منظور الاقتصاد الكلي، لكن ذلك صعب جدا، وبخصوص مشاريع الطرق السريعة، فقد كان هناك تحليل قليل جدا لآثار مشاريع الطرق السريعة المُحدَّدَة، كما تبقى دقة طرق إبراز الآثار الاقتصادية لاستثمارات الطرق السريعة المقترحة غير مؤكدة، وعلى أية حال، فإنه يجب قياس الأثر الاقتصادي المستقبلي لطريق السيار "شرق – غرب" الجزائري الجديد (الجزء الأكثر أهمية للطريق المغاربي السريع) باستخدام المعلومات التجريبية المتعلقة بالتأثيرات الفعلية لمشاريع ماضية (نموذج طريق تركيا السريع على سبيل المثال)، وذلك ما يزيد نظريا حجم التجارة بين البلدان المغاربية بنسبة 31.7%.

على أية حال، هناك دلائل في الفترة الأخيرة على تعاون اقتصادي أفضل، ولكن لا يزال هناك الكثير مما يجب القيام به، والبلدان المغاربية في حاجة للعمل سويا من أجل إزالة الحواجز أمام التجارة والاستثمار في المنطقة من خلال تعزيز العلاقات القائمة بالفعل.

Abstract

The Maghreb countries trade little with each other. In fact, the rate of trade is one of the lowest in the world. The countries have many nontariff and regulatory barriers in place that impede trade and investment flows. Unemployment is high and, unless action is taken, promises to increase because of a burgeoning demographic bulge in the region. Economic integration in the Maghreb can help address these challenges by capitalizing on economies of scale, attracting increased investment, and turning the region into a more prosperous and stable economic zone with an improved standard of living for its inhabitants, but the Maghreb economic growth is increasingly liked with transport development.

The land transport sector is an important component of the economy impacting on development and the welfare of populations. When transport systems in the Maghreb countries are efficient, they provide economic and social opportunities and benefits that result in positive multipliers effects such as better accessibility to markets, employment and additional investments in the region. This search aims to understand the complexity of land transport development and construct analytical explanations of the evolution of transportation networks.

The economic importance of the Maghreb land transport industry can be assessed from a macroeconomic perspective, but it's so difficult. Regarding the Highway projects, there has been very little analysis of the effects of specific highway projects. The accuracy of methods for projecting economic effects of proposed new highway investments remains uncertain. However, measuring of future economic impact of a new Algerian 'East-West' highway (The most important part of the Maghreb highway) should using empirical information on actual impacts of a past projects (Turkish highway model for example). That, theoretically increase the volume of trade between the Maghreb countries to 31.7%.

However, there are recent signs of better economic cooperation, but much remains to be done, and the Maghreb countries will need to work together to break down barriers to trade and investment in the region by strengthening relationships already in place.

محتويات الدراسة

العنوان	الصفحة
شكر وتقدير	
إهداء	
ملخص	I
Abstract	II
محتويات الدراسة	III
فهرس الجداول، الخرائط، والأشكال البيانية	VI
مقدمة عامة	أ – خ
الفصل الأول: تطور النقل وعلاقته بالنمو الاقتصادي	1
المبحث الأول: النقل والتنمية: قراءة في النظرية الاقتصادية	3
المطلب الأول: النقل: مفهومه وأنماطه وآثاره على التنمية	3
أولا: مفهوم النقل	3
ثانيا: أنماط النقل البري	5
ثالثا: آثار النقل على التنمية	9
المطلب الثاني: قياس أهمية النقل، ومكانته في استراتيجيات التنمية	11
أولا: قياس أهمية النقل	11
ثانيا: مكانة النقل في استراتيجيات التنمية	14
المبحث الثاني: تجارب الدول في النقل والتكامل الاقتصادي	19
المطلب الأول: تطور شبكات النقل البري الآسيوية	19
أولا: شبكات النقل البري بالسكك الحديدية العابرة لآسيا	19
ثانيا: شبكة النقل البري بالطرق البرية السريعة العابرة لآسيا	22
المطلب الثاني: تطور شبكات النقل البري للإتحاد الأوروبي	24
أولا: شبكة النقل البري للإتحاد الأوروبي وفق التفرع الإقليمي للأعصاب والأغصان	24
ثانيا: شبكة النقل البري للإتحاد الأوروبي وفق سيناريوهات مشروع SASI	29
خلاص الفصل الأول	33
الفصل الثاني: التجارة الخارجية للدول المغاربية وأداء تجارتها البينية	34
المبحث الأول: الاقتصاد المغاربي والتجارة الخارجية	36
المطلب الأول: واقع الاقتصاد المغاربي	36
أولا: وصف اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي	36
ثانيا: تحليل تطور اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي	39
المطلب الثاني: تحليل التجارة الخارجية، وواقعها في دول إتحاد المغرب العربي	42
أولا: طبيعة التجارة الخارجية الدولية، ومساهمتها في الجتارة العالمية	42
ثانيا: العلاقة بين نمو الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية لدول إتحاد المغرب العربي	45
المبحث الثاني: التبادل التجاري البيني بمنطقة إتحاد المغرب العربي	50
المطلب الأول: أداء التجارة البينية وأهميتها النسبية بدول إتحاد المغرب العربي	50

أولا: أداء التجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي	50
ثانيا: الأهمية النسبية للتجارة البينية لإتحاد المغرب العربي	53
المطلب الثاني: الهيكل السلعي للتجارة البينية للدول المغاربية، وفرص تطور اقتصاداتها	60
أولا: الهيكل السلعي للتجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي	60
ثانيا: فرص تطور الاقتصاد المغاربي في السنوات القادمة	63
خلاصة الفصل الثاني	66
الفصل الثالث: النقل البري ومدى مساهمته في التبادل المغاربي	66
المبحث الأول: واقع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي	68
المطلب الأول: وصف قطاع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي	68
أولا: تطور قطاع النقل البري في تونس، المغرب، ليبيا، وموريتانيا	68
ثانيا: أداء النقل البري في الجزائر، وأهميته ضمن شبكة النقل البري المغاربية	75
المطلب الثاني: النقل البري المغاربي في ضوء اتفاقيات النقل البري العربية والمغاربية	80
أولا: اتفاقيات النقل البري لجامعة الدول العربية، وتأثيرها على قطاع النقل البري المغاربي	80
ثانيا: اتفاقيات النقل البري لإتحاد المغرب العربي، وتأثيرها على قطاع النقل البري المغاربي	83
المبحث الثاني: مدى مساهمة النقل البري المغاربي في تعزيز وتطوير التبادل	88
المطلب الأول: مساهمة شبكات النقل البري في مراحل دورة حياة المنتجات وفي توجيه التوطن الصناعي	88
أولا: مساهمة شبكات النقل البري وخدماتها المقدمة في مختلف مراحل دورة حياة المنتجات، وفي ظروف عرضها	88
ثانيا: مساهمة شبكات النقل البري في توجيه التوطن الصناعي وتنظيم التخصص الإنتاجي	89
المطلب الثاني: مساهمة النقل البري في حركة التبادل، أمام تحديات استقامة مواضع دول الإتحاد، مسافة الانتقال، وموقع المبادلات	91
أولا: مساهمة شبكات النقل البري في تطوير العلاقات الاقتصادية المغاربية، أمام تحديات استقامة مواضع دول اتحاد المغرب العربي	91
ثانيا: التأثير المتبادل مغاربيا لأداء شبكات النقل البري وحركة المبادلات التجارية، أمام تحديات مسافة الانتقال وموقع المبادلات	92
خلاصة الفصل الثالث	95
الفصل الرابع: الأثر الاقتصادي المغاربي لطريق السيار الجزائري	96
المبحث الأول: مشروع الطريق المغاربي السريع وإمكانية تحديد أثره الاقتصادي (إطار نظري)	98
المطلب الأول: مشروع الطريق المغاربي السريع وأهميته الاقتصادية لدول إتحاد المغرب العربي	98
أولا: مشروع طريق السيار "شرق – غرب" الجزائري (وصفه، وأهدافه الاقتصادية)	98
ثانيا: مشروع طرق السيارة المغاربية الأخرى	101
المطلب الثاني: الإطار النظري لتحديد الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع	108
أولا: مبادئ عامة حول قياس الأثر الاقتصادي لطريق سريع	108
ثانيا: عوائق التحليل وطرق قياس أثر استثمار طريق سريع	111
المبحث الثاني: حصر الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري بمنطقة إتحاد المغرب العربي	114
المطلب الأول: قياس الأثر الاقتصادي لمشروع مكتمل الإنجاز (طريق تركيا السريع نموذجا)	114
أولا: تحديد الأثر الاقتصادي لمشروع طريق تركيا السريع	116

ثانيا: قياس نمو التبادل التجاري تبعا لاستخدام طريق تركيا السريع ضمن المنطقة المحيطة به	**122**
المطلب الثاني: تحديد الأثر الاقتصادي المغاربي المحتمل لطريق السيار الجزائري (قياسا لطريق تركيا السريع)	**130**
أولا: قياس التبادل التجاري المغاربي المحتمل تبعا لاستخدام طريق السيار الجزائري	**130**
ثانيا: حصر صافي المنفعة الحقيقية لطريق السيار الجزائري، وتطور أثره الاقتصادي عموما	**136**
خلاصة الفصل الرابع	**141**
خاتمة عامة	**142**
الرموز والمختصرات	**145**
قائمة المراجع	**148**

فهرس الجداول، الخرائط، والأشكال البيانية

الرقم	العنوان	الصفحة
	أ – فهرس الجداول البيانية	
01	حجم التجارة الخارجية للدول العربية ومساهمتها في التجارة العالمية: 2000 – 2008	43
02	الصادرات والواردات ونسبهما إلى الـ GDP (دول إتحاد المغرب العربي): 2000 – 2008	45
03	تطور حجم التجارة البينية لاتحاد المغرب العربي: 2000 – 2008	50
04	تطور الزيادة في الصادرات والواردات البينية لدول إتحاد المغرب العربي: 2000، 2008	52
05	وزن التجاةر البينية لاتحاد المغرب العربي في تجارته الخارجية وفي التجارة (الخارجية/البينية) العربية: 2000، 2008	54
06	حجم التجارة الخارجية لاتحاد المغرب العربي ولتجمعات إقليمية أخرى: 2000، 2008	57
07	الهيكل السلعي للتجارة الخارجية لدول اتحاد المغرب العربي ونسب تطورها: 2007	61
08	حجم التجارة الخارجية لدول من جنوب غرب آسيا تجاه المنطقة الأوروبية: 1999 – 2009	117
09	تطور حجوم ونسب التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الاوروبية: 2000 – 2004، 2004 – 2008	119
10	تطور حجم التجارة الخارجية لدول آسيوية مجاورة لتركيا مثنى مثنى: 2001 – 2010	120
11	مقارنة نماذج الاتجاه العام لإجمالي حجم التجارة المعني من خلال متوسطات مربع الأخطاء لمعدلاتها	128
12	تطور إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية (الفعلي والمتوقَّع): 2005 – 2009	128
13	حجم التجارة الخارجية لدول القسم الشرقي تجاه القسم الغربي بمنطقة إتحاد المغرب العربي: 2000 – 2010	130
14	نماذج الاتجاه العام لإجمالي حجم التجارة بالمنطقة المغاربية ومتوسطات مربع الأخطاء لمعادلاتها	132
15	الحجم المتوقَّع والمحتمَل لإجمالي التجارة الخارجية لقسم المنطقة المغاربية تجاه القسم الآخر: 2011 – 2016	133
16	حجم التجارة الخارجية لكل دولة بقسم معين تجاه مجموع دول القسم الآخر بمنطقة إتحاد المغرب العربي: 2011 – 2016	135
	ب – فهرس الخرائط البيانية	
01	شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا (TARN)	22
02	شبكة الطرق البرية الرئيسية الآسيوية (AHN)	24
03	إحدى الاستراتيجيات الإقليمية المشتركة لتشكيل شبكة نقل بري في الإتحاد الأوروبي	27
04	الكثافة السكانية للدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: 2010 مقارنة بـ 2000	31
05	الناتج المحلي الإجمالي للفرد بالدول الأعضاء بالإتحاد الاوروبي: 2009 مقارنة بـ 2000	31
06	معدل العمالة بالدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: 2010 مقارنة بـ 2000	31
07	أولويات مسارات شبكات النقل البري المتفق عليها بين السيناريوهات التنبؤية المستعينة بعوامل الكثافة السكانية، الـ GDP للفرد، ومعدل العمالة	31
08	خطوط شبكة الطرق الإفريقية السريعة، وطريق السيار "شرق – غرب" ضمنها	79
09	مسار طريق السيار "شرق – غرب" في الجزائر	100

10	درجة التقدم في إنجاز الطريق السريع في تونس	104
11	درجة التقدم في إنجاز الطريق السريع في المغرب	106
12	تمثيل مسار طريق تركيا السريع في تركيا	117
	ج – فهرس الرسوم البيانية	
01	تطور مؤشرات اقتصادية ذات العلاقة بالنشاط الاقتصادي المغاربي	37
02	أعمدة بيانية تبين وزن التجارة البينية لاتحاد المغرب العربي في تجارته الخارجية مقارنة بأوزان التجارة البينية لتكتلات إقليمية مختلفة في تجارتها الخارجية: 2000، 2008	57
03	تطور حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية: 2000 – 2004، 2004 – 2008	119
04	مقارنة نسب حجم التجارة الخارجية لجورجيا مع كل من أرمينيا والعراق، ما بين حدود فترات زمنية: 2001 – 2005، 2005 – 2010	121
05	نموذج الاتجاه العام المتوقع للفترة الثانية لإجمالي حجم التجارة الخارجية المعني وفق طريقة النموذج الأسي: 1999 – 2009	123
06	نموذج الاتجاه العام المتوقع للفترة الثانية لإجمالي حجم التجارة الخارجية المعني وفق طريقة النموذج التربيعي	125
07	نموذج الاتجاه العام المتوقع للفترة الثانية لإجمالي حجم التجارة الخارجية المعني وفق طريقة النموذج الخطي: 1999 – 2009	127
08	تمثيل الأثر الاقتصادي الناتج تبعا لاستخدام طريق تركيا السريع (وفق طريقة النموذج التربيعي): 2005 – 2009	129
09	حجم التبادل التجاري المغاربي المحتمل لقاء أثر استخدام طريق السيار الجزائري: 2011 – 2016	134
10	التطور الافتراضي لمتغيرات اقتصادية مختلفة تبعا لإنشاء أي جزء من الطريق المغاربي السريع ضمن منطقته	139
	د – فهرس الصور البيانية	
01	تصور خطوط النقل البري وفق تفرع أعصاب ورقة شجرة	25
02	تصور خطوط النقل البري وفق تفرع أغصان شجرة	25

مقدمة عامة

يعتبر النقل البري من بين القطاعات الاقتصادية التي تساهم في إحداث التطور الاقتصادي بمجالات مختلفة، وذلك سواء كدور قطاع منتج يساهم في الناتج ويستوعب العمالة ويجذب الاستثمار، أم كدور يساهم في دعم القطاعات الأخرى على الإنتاج والتوزيع والتخزين، بالإضافة إلى دوره الاستراتيجي فيما يخص التنمية والتخطيط محليا وحتى إقليميا، لاسيما الدور الاجتماعي الذي يلعبه في توثيق الترابط الاجتماعي لمنطقة ما.

مشكلات عديدة بالمقابل تقف أمام الدور التكاملي الذي يلعبه قطاع النقل البري في تحقيق الترابط الاقتصادي والاجتماعي، على المستوى المحلي كان أم الإقليمي، كما أن تطور اقتصادات دول بعينها تشكل تجمعا اقتصاديا محددا توجب النظر إلى خلفيات أهداف تلك الدول، ومدى القدرة على تحقيقها، من خلال شبكات النقل البري وخدماته المُصاحِبة.

أولا: إشكالية الدراسة

تمتلك دول إتحاد المغرب العربي اختلافا في هياكلها الاقتصادية، وموقعا استراتيجيا مهما، يسمح بإمكانية قيام تجارة مغاربية بينية ذات حجم كبير، إلا أن ذلك لم يرق حتى بفضل الجهود المحلية لدول الإتحاد لإحداث تجارة بينية جيدة، كتلك القائمة بمنطقة الإتحاد الأوروبي، وبناء على هذا الأساس يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما إمكانية مساهمة شبكة النقل البري للإتحاد المغاربي في تفعيل العلاقات الاقتصادية المغاربية؟

تتفرع في ذات السياق تساؤلات فرعية نوجزها فيما يلي:

1. كيف يمكن كسر مسافة الانتقال الكبيرة، وتكاليف النقل المرتفعة ما بين الدول الطرفية المتناظرة للمنطقة المغاربية، والتي تقف عائقا أمام التبادل التجاري المغاربي؟
2. إلى أي مدى يمكن أن يساهم تبني سياسات واستراتيجيات محلية أو إقليمية مغاربية، في دعم التنمية الاقتصادية والترابط التجاري والتكامل الاقتصادي بإتحاد المغرب العربي؟
3. هل يمكن إنشاء حركة مبادلات تجارية بينية بين مختلف دول إتحاد المغرب العربي بدون استثناء، ليكون ذلك إسهاما بدرجة معينة في الدعم العكسي للمبادلات التجارية تجاه شبكات النقل البري المغاربية؟

ثانيا: فرضيات الدراسة

من أجل الإجابة على إشكالية الدراسة وتساؤلاتها الفرعية، تمت صياغة الفرضيات التالية:

1. يقوم النقل البري بالتأثير في كل من التطور الاقتصادي والاجتماعي على مستوى أي إقليم أو تجمع أو إتحاد؛
2. حاليا، التبادل التجاري بين الدول المغاربية ضئيل، ولا يشجع على التكامل؛
3. وضع شبكة نقل بري متطورة سوف يشجع التبادل والتنمية والتكامل.

ثالثا: الدراسات السابقة

بمراجعة ما أمكن الإطلاع عليه من دراسات سابقة حول الموضوع، وجد أن الدراسات باللغة العربية التي تطرقت لهذا الموضوع قليلة نسبيا، وأنها تناولت الموضوع بشكل جزئي وأخرى بشكل غير مباشر، بينما توسعت الدراسات باللغات الأجنبية بشكل أكبر، وقد استعان الباحث على أبرز ما جاء في أطروحات الدكتوراه التالية:

1 . عنوان الأطروحة:(1)

Network design formulations, modeling, and solution algorithms for goods movement strategic planning.

تهدف هذه الأطروحة إلى عرض كيفية تخطيط حركة السلع الاستراتيجية في الولايات المتحدة الأمريكية، أمام تحديات مشكلات ازدحام السير وحجم الطرق السريعة المستعملة في ظل تطور التبادل التجاري في الولايات المتحدة الأمريكية، وتصل إلى نتائج مفادها الوصول إلى سياسات واستراتيجيات محلية محكمة فيما يخص قطاع النقل بالبلاد، ولكن لا تتطرق هذه الأطروحة إلى دور النقل البري ما بين دول متجاورة (كندا والمكسيك على سبيل المثال)، ما يعني أن كل السياسات والاستراتيجيات المتبعة في تطوير حركة التجارة بالولايات المتحدة الأمريكية هي سياسات واستراتيجيات محلية الإقرار والتنفيذ، على عكس ما تحتاج إليه دول إتحاد المغرب العربي في تطوير التبادل التجاري المغاربي، لذلك تحاول دراستنا الوصول إلى استراتيجيات تتناسب مع اتحاد المغرب العربي ككل فيما يخص النقل البري المغاربي؛

2 . عنوان الأطروحة:(2)

دور النقل العابر في تنمية التجارة البينية العربية

---

(1) Pruttipong Apivatanagul: Doctor thesis of Philosophy in Transportation Science, ***University of California***, The U.S., 2008.

(2) محمد علي النسور: أطروحة دكتوراه، ***الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري***، مصر، 2006.

تهدف هذه الأطروحة لإبراز دور النقل في تنمية التجارة البينية على المستوى العربي ككل، بينما نتائج وتوصيات الدراسة لا يمكن تطبيقها على منطقة إتحاد المغرب العربي، لأن ظروف المنطقة العربية ككل لا تتماثل مع المنطقة المغاربية، خصوصا ظروف منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية فيما يخص درجة التكامل وحجم النشاط الاقتصادي وغير ذلك، وعليه، تحاول دراستنا استخلاص سياسات واستراتيجيات مغايرة، وهي بالتحديد ما يتناسب مع المنطقة المغاربية لا غير.

رابعا: أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى تحليل العلاقة الهيكلية بين النقل البري، من شبكات نقل بالطرق البرية والسكك الحديدية وخدماتهما، ومن تطور التنمية الاقتصادية ودرجة الترابط الاقتصادي على مستوى دول إتحاد المغرب العربي، وذلك من أجل فهم أعمق للازدواج الحاصل بين هذين العاملين، وفي هذا السياق يمكن الإشارة إلى ما يلي:

1. عدم القدرة على استنتاج شكل السببية (*Form of Causality*) للارتباط التجريبي بين النمو الاقتصادي والنقل البري، ودراسة ذلك شيء مهم من أجل اكتشاف الآليات الكامنة التي تربط ما بين العاملين سابقي الذكر، ويمكن القول بمعنى آخر أن الزيادة في حجم الناتج المحلي الإجمالي لدولة معينة أو إقليم محدد يتماثل بشكل طردي مع تطور شبكات النقل البري بالمنطقة المعنية، ولكن ذلك لا يعني بالضرورة أن هناك علاقة سببية كامنة بين تطور النقل وتطور الناتج المحلي الإجمالي، وذلك ما يستدعي تحليل العلاقة سابقة الذكر لفهم أعمق لذلك الترابط الحاصل في ظل معطيات وظروف مختلفة بمنطقة الدراسة، وللوصول إلى تعليل اقتصادي للظاهرة المعنية بغية تعميم النتائج على الظواهر المماثلة في المستقبل؛
2. الحقيقة أن مساهمة الجهات المختصة بدول إتحاد المغرب العربي في إنشاء شبكات نقل بري بمواصفات دولية والحرص على إنشاء شبكة نقل بري على المستوى الإقليمي المغاربي ككل، يستدعي ذلك إلزامية تحليل واقع النقل المغاربي، ونظرا للإشارة سابقا للصلة التي يمكن لها أن تنشأ ما بين النقل البري وبين التجارة والنمو الاقتصادي، فإنه من الأهمية تحليل العلاقة بين العوامل سابقة الذكر، من أجل التوجه نحو استخدام النقل البري في دول إتحاد المغرب العربي بصورة أكثر كفاءة في رسم الترابط الاقتصادي المغاربي، ومن أجل توفير نظرة واقعية عن آثار تغير ظروف وشروط النقل البري على التطور الاقتصادي المغاربي، من أجل إمكانية تخمين إجراءات سياسة النقل المحلية والإقليمية الواجب اتباعها بدول إتحاد المغرب العربي.

يمكن تلخيص أهداف الدراسة فيما يلي:

1. تحليل الوضعية الحقيقية لحجم المبادلات التجارية البينية على صعيد المنطقة المغاربية؛
2. التعرف على مدى مساهمة قطاع النقل البري في التنمية الاقتصادية بدول إتحاد المغرب العربي؛
3. إبراز التأثير المُتبادَل بين تطور النقل البري وتطور الترابط الاقتصادي بمنطقة إتحاد المغرب العربي؛
4. تبيان التحديات التي تواجه النقل البري في إتحاد المغرب العربي؛
5. تصور نهج قطاع النقل البري بالمنطقة المغاربي تجاه التأثير الاقتصادي له في المستقبل.

خامسا: حدود الدراسة

تغطي الدراسة في معنى عنوان البحث العلاقات الاقتصادية الاقتصادية على مستوى المنطقة المغاربية، والتي يدخل ضمنها كل من أداء التجارة الخارجية لدول الإتحاد، البينية منها وغير البينية، بالإضافة إلى تطور التنمية الاقتصادية مغاربيا، ودرجة التكامل الاقتصادي، المساهم في تفعيل دور شبكات النقل البري على مستوى دول إتحاد المغرب العربي، في تحقيق ذلك التطور الاقتصادي المنشود، وذلك من خلال كل من شبكات النقل البري بالطرق البرية والسكك الحديدية، مع الاستغناء عن النقل البري المسمى "النقل المائي الداخلي"، كما ركز الباحث على دراسة تلك الشبكات أكثر من خدمات النقل البري الأخرى، لكونها جوهر القطاع، كما تغطي الدراسة من ناحية الحدود المكانية، دول إتحاد المغرب العربي، كدول لتطبيق الدراسة عليها، والدول الأوروبية والآسيوية، وذلك لمقارنة تطور شبكات النقل البري على مستوى بعض قارات العالم.

أما بالنسبة للحدود الزمنية للدراسة، فمعظمها بالعقد الأخير، ما بين سنتي 2000 و2010، لكن يتم الاستشهاد أحيانا بأحداث أو ظروف أو غير ذلك من سنوات قبل تلك الفترة بكثير، تبعا لضرورة ذكر ذلك بالدراسة، بينما لا يتم إدراج قيم تقديرية لبعض الإحصائيات بالجداول البيانية بالدراسة تجنبا للخطأ، وقد يتم إدراج متوسطات قيم لفترة دراسية معينة في الجداول البيانية المختلفة.

سادسا: مبررات اختيار الموضوع

يقوم موضوع الدراسة على تحليل الترابط الاقتصادي الكلي بجوانبه المختلفة من تنمية اقتصادية، تجارة بينية، وتكامل اقتصادي، وذلك لأن أغلب الدراسات تقوم بدراسة إحدى تلك الجوانب وليس كلها، بالرغم من أن هذه الجوانب تحدث مع بعضها البعض جملة واحدة في نفس الوقت، وتستدعي الضرورة إدراجها كحالة واحدة رغم صعوبة الدراسة، من أجل الحصول على نتائج أكثر

واقعية، كما أن الموضوع يقوم على تبيان دور النقل البري في تطوير ذلك الترابط الاقتصادي لتجمع اقتصادي كامل وليس لدولة واحدة.

سابعا: أهمية الموضوع

اهتم الاقتصاديون منذ فترة طويلة بتقييم الروابط ما بين المتغيرات الاقتصادية في قطاع النقل وتطور نمط التنمية الاقتصادية بالمنطقة التي يخدمها، بينما لم يكن أبدا على محمل الجد أن تم قياس أهمية النقل في النمو الاقتصادي بشكل دقيق أو الوصول إلى نتائج فعلية يمكن تعميمها على جميع المناطق، ويصبح الموضوع أكثر صعوبة بعدم نمو تأثيرات النقل بصورة متكررة ودورية في كل مرة، ما يعني أنه قد يأخذ صورة التأثيرات غير المُتوقَّعة، وتنشأ أهمية الموضوع من كون أن الأثر الاقتصادي للنقل البري بمنطقة ما قد يؤدي إلى سلبية التنمية الاقتصادية في فترات معينة، أو أن يكون ذلك التأثير عرضيا في حال بروز تطور اقتصادي بذات المنطقة والفترة.

يمكن القول بعدم وجود اتفاق عن كيفية سير عملية التنمية الاقتصادية والنمو الاقتصادي عموما، وذلك لأن العملية ليست بسيطة، بسبب وجود العديد من المتغيرات الاقتصادية المُساهِمة في التطور الاقتصادي، والتي يمكنها أن تكون بديلا لبعضها البعض أحيانا، أو بمعنى آخر تكون الغلبة أحيانا لعامل اقتصادي على حساب الآخر (رأس المال، نوعية وحجم العمالة، التكنولوجيا)، وبالرغم من وجود علاقات تكاملية بين تلك العناصر – وهي ضرورية – إلا أنها غير كافية في حال وجود نقل بري متعثر، وعلى أية حال فإن النمو الاقتصادي يتماشى تاريخيا مع الزيادة في النقل السلعي خصوصا، ومنه فإن أهمية الدراسة تتجلى من خلال الجزئيات التالية:

1. يعكس تطور النقل البري الحالة الاقتصادية المزدهرة التي تشهدها الاقتصادات المُتطوِّرة؛
2. ضرورة تقييم وتحليل واقع قطاع النقل البري في البلاد المغاربية؛
3. حاجة المستثمرين، الناقلين، ومتداولي السلع والخدمات لاسيما اقتصادات البلاد المغاربية إلى نظام نقل بري كفء؛
4. جذب التكنولوجيا المتطورة في قطاع النقل البري لا يعكس مغاربيا النتائج الاقتصادية الحاصلة في الدول الأجنبية.

ثامنا: منهجية الدراسة

تقوم الدراسة على استخدام كل من المنهجين الاستقرائي والاستنباطي، وذلك في تحديد الإطار النظري للنقل البري، من وصف لاتفاقيات النقل البري العربية والمغاربية، بالإضافة إلى وصف شبكات النقل البري المحلية بدول منطقة إتحاد المغرب العربي، وأيضا من خلال تحليل دور

النقل البري في التطور والترابط الاقتصادي، وتحليل أداء وطبيعة هذا الأخير، أمام تحديات الاقتصادات النامية لدول المنطقة المغاربية والنمو الضئيل للتجارة البينية لإتحاد المغرب العربي.

تاسعا: تقسيم البحث

لمعالجة إشكالية الدراسة وتحقيق أهدافها تم تقسيم البحث إلى أربعة فصول، حيث يتناول الفصل الأول **(تطور النقل وعلاقته بالنمو الاقتصادي)**، وهو مقسم إلى مبحثين، إذ يتناول المبحث الأول النقل والتنمية في شكل قراءة في النظرية الاقتصادية، وذلك من خلال تحديد كل من مفهوم النقل وأنماطه وآثاره على التنمية، وكذا قياس أهميته ومكانته في استراتيجيات التنمية، بينما يتناول المبحث الثاني تجارب الدول في النقل والتكامل الاقتصادي، وتتطرق الدراسة من خلال ذلك إلى تبيان تطور شبكات النقل البري الآسيوية والأوروبية ودور كل منهما في التنمية والتكامل الاقتصادي.

أما فيما يخص الفصل الثاني **(التجارة الخارجية للدول المغاربية وأداء تجارتها البينية)**، فهو يتناول مبحثين أيضا، حيث يبين المبحث الأول الاقتصاد المغاربي والتجارة الخارجية المغاربية أيضا، من خلال وصف اقتصادات الدول المغاربية وتحليل تطورها، بالإضافة إلى تبيان طبيعة التجارة الخارجية وواقعها في دول إتحاد المغرب العربي، من خلال توضيح العلاقة ما بين نمو الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية.

بينما يبين المبحث الثاني التبادل التجاري البيني بالمنطقة المغاربية، من خلال توضيح أداء التجارة البينية وأهميتها النسبية بدول الإتحاد، وتحليل الهيكل السلعي للتجارة البينية المغاربية، وتبيان فرص تطور اقتصاداتها خلال السنوات القادمة.

كما ينقسم الفصل الثالث بدوره **(النقل البري ومدى مساهمته في التبادل المغاربي)** إلى مبحثين، حيث يبين المبحث الأول واقع قطاع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي، من وصف تطوره بتلك الدول فرادى، وتحديد أداء النقل البري بالجزائر وأهمية ذلك ضمن شبكة النقل البري المغاربية، هذا بالإضافة إلى تحليل اتفاقيات النقل البري العربية والمغاربية على أداء النقل البري لإتحاد المغرب العربي، وبالمقابل يبين المبحث الثاني مدى مساهمة شبكات النقل البري المغاربية في تعزيز وتطوير التبادل، من خلال المساهمة في مراحل دورة حياة المنتجات وفي توجيه التوطن الصناعي، وفي حركة المبادلات التجارية أمام تحديات استقامة مواضع دول إتحاد المغرب العربي، وتحديات مسافة الانتقال وموقع المبادلات.

يبين الفصل الرابع بدوره **(الأثر الاقتصادي المغاربي لطريق السيار الجزائري)** مبحثين، حيث يتناول المبحث الأول مشروع الطريق المغاربي السريع، وإمكانية تحديد أثره الاقتصادي (إطار

نظري)، وذلك من خلال وصف مشروع الطريق المغاربي السريع في الدول المغاربية، ومدى مساهمة جزء الجزائر منه (طريق السيار "شرق . غرب") في تنمية التبادل التجاري على المستوى المغاربي، هذا بالإضافة إلى التطرق للإطار النظري لقياس الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري ضمن المنطقة المغاربية، وذلك من خلال تحديد طرق القياس وعوائق تطبيقها وغير ذلك.

كما يبين المبحث الثاني من الفصل الرابع حصر الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري بالمنطقة المغاربية، من خلال قياس أثر اقتصادي مماثل بمنطقة مماثلة لمنطقة إتحاد المغرب العربي، يكون قد تم بها إنجاز طريق سريع مشابه لطريق السيار الجزائري ضمن المنطقة المحيطة به (المنطقة المغاربية)، واستعمال نتائج ذلك القياس في توقع الأثر المستقبلي لطريق السيار الجزائري، حيث تم اختيار طرق تركيا السريع كنموذج مماثل لطريق السيار الجزائري.

الفصل الأول

تطور النقل وعلاقتـه بالنمو الاقتصادي

<u>تمهيد:</u>

يحوز النقل البري على أهمية كبيرة في تفعيل العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بإقليم معين، وذلك من خلال جملة من المزايا والخصائص، ووفق أنماط متعددة، فيؤدي بطريقة أو بأخرى إلى التأثير على تنمية التجارة البينية بالإقليم المحدد، ومن أجل ذلك تقوم الدراسة في المبحث الأول بتحديد الإطار النظري للنقل البري من مفهوم وأنماط وآثار على التنمية، وإضافة إلى ذلك، يتم التطرق إلى قياس أهمية النقل ومكانته في استراتيجيات التنمية.

بينما تنتشر شبكات النقل البري في مختلف الدول، التي تساهم حركة تبادلها التجاري ونمو سكانها المتزايد في ذلك، وقد ساعد الاعتماد على قيام تكتلات إقليمية في مختلف قارات العالم على تبني سياسات واستراتيجيات مشتركة في المجالات الاقتصادية، ومنها المتعلقة بقطاع النقل، وتبين الدراسة في المبحث الثاني تطور شبكات النقل البري الآسيوية والأوروبية، وبالتالي يتم تقسيم الدراسة بالفصل الأول إلى مبحثين كما يلي:

- ✓ المبحث الأول: النقل والتنمية: قراءة في النظرية الاقتصادية؛
- ✓ المبحث الثاني: تجارب الدول في النقل والتكامل الاقتصادي.

المبحث الأول:

النقل والتنمية: قراءة في النظرية الاقتصادية

تتطرق الدراسة فيما يلي إلى تحديد الإطار النظري للنقل، وتوضيح كيفية قياس أهميته، ومكانته في استراتيجيات التنمية.

المطلب الأول: النقل: مفهومه وأنماطه وآثاره على التنمية

أولا: مفهوم النقل

يقدم الاقتصادي الإنجليزي "J. M. Thomson" تعريفا للنقل، مفاده بأنه يشير إلى كونه خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا عن الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع.

يبين العديد من الاقتصاديين أن النقل يسهم في تكوين الإنتاج المادي للمجتمع، وذلك في حال ما إذا تمت الإشارة إلى نوعية النقل كخدمة إنتاجية أو استهلاكية أو وسيطة، إلا أن هناك مفهومين متضادين حول دوره، يبين المفهوم الأول أن النقل هو امتداد لعملية الإنتاج، وهو بذلك تابع وليس مستقل، بينما يعتبر المفهوم الثاني أن النقل وسيلة حينما يكون تابعا، ولكنه دافع للتنمية ومستقل عن عملية الإنتاج.

يرى بالمقابل البنك الدولي للإنشاء والتعمير عن الخبير لديه "هانز ألدر" أن النقل هو عبارة عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الآهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الاستهلاك، حيث ومن منطلق الخبير "هانز أدلر" فإنه يجب التركيز بشكل أكبر على العلاقة ما بين الإنتاج والاستهلاك، ويؤكد أيضا على الدور الفاعل للنقل في التطور الحضاري وتسهيل النقل السلعي أو انتقال الأشخاص.

من ناحية أخرى يمكن تعريف عمليات النقل المختلفة من قبل بعض الاقتصاديين، بأنها نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والبضائع من مكان لآخر، وأن وظيفة النقل هي خدمة إنتاجية، إلا أنه في حالات أخرى كثيرة يكون النقل هدفا بحد ذاته، كما أنه يدخل في العمليات الاستهلاكية.

يشير الاقتصادي "Maurice Bernadet" في موضوع النقل، أنه وسيلة لنقل أشياء أو أشخاص من منطقة لأخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها، وأن النقل هو الدعامة الأساسية التي يقوم عليها كل اقتصاد وطني، من خلال استحداث خدمات نقل تؤدي لإنشاء منفعة وتوزيع السكان، ما يؤدي أيضا لتوحيد المجتمع وهو بذلك سمة من سمات الدولة.

يعتبر الاقتصادي "كارل ماركس" في أدبيات الفكر الاشتراكي، أن النقل هو الفرع الرابع في الإنتاج المادي بعد ما يسمى بالصناعات الاستراتيجية والتحويلية والزراعية، كما يتم تقسيم عمليات النقل إلى نقل الإنتاج الداخلي، والذي هو جزء من عمليات الإنتاج نفسها، كنقل البترول والمعادن الداخلة في الإنتاج، ومن مكان إنتاج لآخر، هذا ويتم أيضا في سياق تقسيم عمليات النقل، ما يسمى بالنقل العام، والذي هو عبارة عن خدمة تجاه عملية الإنتاج الاجتماعي، باعتباره فرعا مستقلا من فروع الاقتصاد الوطني.

أما إذا كان الهدف هو الحصول على مفهوم أقرب إلى الشمولية، فإنه يمكن القول بأن النقل هو أحد فروع النشاط الإنتاجي والاجتماعي والخدمي، الذي يهدف إلى تسهيل انتقال المنتجات والأشخاص من مكان لآخر عبر وسائل النقل المختلفة، وفق متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبط بتقسيم العمل ومستلزمات سد الحاجات المادية والاجتماعية للسكان، حيث يساعد النقل على توحيد السوق، توزيع العمران، وتسهيل تبادل خبرات الحياة الاجتماعية والتواصل الحضاري.

يساهم هذا التعريف إضافة إلى ما تم تناوله من تعاريف سابقة، في جانب دور النقل كفعالية إنتاجية واجتماعية، أن الإشارة إلى ارتباط العمل الاجتماعي بتقسيم العمل يثير موضوع الأشكال الأولى للتخصص الاجتماعي، لكن أدى تطورها مع تطور الإنتاج إلى المضي قدما نحو الرغبة في التطوير بشكل مستمر لوسائل وطرق شبكات النقل البري، من أجل مزيد من التبادل التجاري وحركته، هذا ويمكن القول أن التعاريف سابقة الذكر تسمح باستنتاج عدد من المؤشرات الرئيسية التي تُكَوِّنُ في مجملها إطارا عاما لمفهوم النقل، وتتمثل في: [1]

- ✓ الربط ما بين المناطق المختلفة وبين الدول، وتوسيع نطاق كل من العمران والسوق الوطنية؛
- ✓ الربط بين مراكز الإنتاج والاستهلاك؛
- ✓ اعتبار النقل كفعالية إنتاجية وخدمية، وميزة موقعه ضمن تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وضمن التركيب القطاعي للاقتصاد؛
- ✓ إضافة لكونه وسيلة أحيانا وهدفا أحيان أخرى.

[1] رمضان بلخيري: <u>**أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية: مدى وأبعاد**</u>، *رسالة ماجستير في اقتصاد التنمية*، جامعة الحاج لخضر، باتنة - الجزائر، 1996، ص ص: 8 - 10.

ثانيا: أنماط النقل البري

هناك العديد من أنماط النقل البري المستعملة، والتي يمكن توضيحها فيما يلي:

1 . النقل الطرقي

يعد النقل الطرقي أو ما يسمى بالنقل عبر الطرق (Road Transport) من أهم أنواع النقل البري (Land Transport)، حيث يتطلب ذلك السيارات والشاحنات والحافلات بمختلف الأنواع والأحجام، والتي غالبا ما تكون مملوكة لأفراد المجتمع ضمن الدولة الواحدة، حيث يتطلب النقل الطرقي أيضا طرقا موزعة على مناطق مختلفة بذات الدولة، في شكل شبكات طرق سريعة وفرعية وثانوية، وهي مملوكة من طرف الدولة، ويساهم في دفع تكاليفها أفراد المجتمع في شكل ضرائب يتحملونها.[1]

يطلق على النقل الطرقي اسم "النقل بالطرق البرية"، ويسمى النقل الأرضي اصطلاحا بـ "النقل البري"، ويمكن تمييز نوعين من النقل البري، أحدهما بالطرق البرية، والآخر بالسكك الحديدية (Rail Transport)، حيث أنه بالنسبة للنقل البري بالطرق تتحدد لأجله قيود تفرضها حكومات الدول على الناقلين لأسباب تتعلق بالسلامة، كتحديد أوقات سير الشاحنات الكبيرة على الطرق الفرعية ضمن شبكات النقل البري، وتحديد أوزان السلع والمنتجات المنقولة ما بين المناطق المختلفة، داخل الدولة الواحدة أو ما بين الدول المتجاوِرة عبر الطرق.

إن قدرة أفراد المجتمع بدول معينة على امتلاك السيارات الخاصة قد تكون كبيرة، وقد يكون انخفاض تكاليف امتلاك سيارات بالنسبة للمستخدِمين الجدد أمر محفِّز لقيام حركة نقل بري على الطرق البرية، بينما لا يمكن مقارنة ذلك بالنسبة لشاحنات نقل السلع، إذ تولد أسعارها الباهظة قدرة تنافسية عالية بين عدد قليل من الناقلين لدخول مجال توزيع السلع بمناطق معينة، وأن يكون لذلك تكاليف نقل مرتفِعة ضمن أسعار عرض المنتجات والسلع للبيع[2].

في ظل القيود التي تفرضها حكومات الدول على مستعملي الطرق البرية بالبلاد، توجد إحدى الصفات الأكثر أهمية في ذلك، وهي مرونة اختيار استعمال الطرق البرية بالنسبة لمالكي مركبات النقل، حيث تزيد بذلك أهمية بعض خطوط الطرق البرية عن أخرى، وتُضطَر الدول إلى صيانة وتوسيع خطوط على حساب أخرى نتيجة لذلك، رغم ما تفرِضه من قيود قد تتعارض مع

---

[1] Conférence Européene des Ministres des Transports: **Annales Statistiques de Transport: 1965 – 1994**, (France: Éditions de L'OECD, 1998), PP: 38 – 44.

[2] Jean-Paul Rodrigue, **et al.**: **The Geography of Transport System**, 2006 Edition, (New York – The U.S.: Routledge, 2006), PP: 101, 102.

الواقع الذي يستوجِب عكس ذلك.

كذلك فإن نجاح سير وحركة وسائل النقل المختلفة على الطرق البرية، ورغم ما يوجد من قيود حكومية لأجلها، فإن ذلك يؤدي إلى إحداث مشكلة الازدحام المروري، التي يمكن القول بشأنها أنها أصبحت حاليا إحدى سمات المناطق الحضرية بدول العالم، بالإضافة إلى مشكلات أخرى، والتي أصبحت تشكل تحديا على المستويات المحلية والإقليمية.

تمتد خطوط النقل البري ما بين المناطق السكنية والمباني الإدارية والمراكز التجارية والاقتصادية بالطرق البرية، والتي يمكنها أن تكون إما رئيسية ما بين المدن المتجاوِرة، وإما فرعية داخل مدن بعينِها، وإما أن تكون ثانوية تصل ما بين الطرق الفرعية داخل المدينة الواحدة. تشكل هذه الخطوط الموزَّعة على رقعة محددة، ما يسمى بشبكة الطرق البرية، ويمكن أن تحل محلها شبكة السكك الحديدية في حال استخدام توزيع لخطوط السكك الحديدية بدل الطرق البرية، ولكن الواقع يبين أن نسبة وجود شبكات النقل البري بالطرق البرية أكبر منه بكثير بالنسبة لمثيلتِها في حال السكك الحديدية.

تنتشر شبكات النقل البري بالطرق البرية في جميع أنحاء العالم، منها ما هي محلية، ومنها ما هي إقليمية ضمن مجموعة دول متجاورة، حسب ما يمليه واقع ودرجة ارتباط العلاقات الاقتصادية والاجتماعية لتلك الدول، فقد تمتد شبكات النقل البري المحلية لدول متجاورة لِأَنْ تتصل فيما بينها، وقد تصل امتدادات تلك الشبكات المحلية إلى الحدود الدولية دون أن تعبرَها، فتبقى بذلك محلية(1).

يمكن أن تكون شبكات النقل البري بالطرق البرية كثيفة التوزيع، خصوصا بالمناطق المزدحِمة بالسكان، وذات اقتصاد متطور، وذلك وفقا لدراسات تنبؤية تُسهِم في تنفيذها على أرض الواقع حكومات الدول المتجاوِرة ضمن إقليم معين، كما قد تكون تلك الشبكات ذات توزيع بسيط، يغلب تواجد هذا الأخير بمناطق على حساب أخرى، تبعا لعشوائية الانتشار السكاني والتجاري، وضرورات إنشاء خطوط النقل البري، إلا أنه يمكن الحكم بشكل مبدئي على طبيعة شبكات النقل البري بالطرق البرية، ومدى قدرتها على المساهمة اجتماعيا واقتصاديا وحتى سياسيا، من خلال أخذ صور علوية لخطوطها بمناطق معينة، وملاحظة مدى توزيع تلك الشبكات انطلاقا من مراكز توزيع خطوطها.

(1) Jean-Paul Rodrigue, **et al.**: **The Geography of Transport System**, 2006 Edition, (New York – The U.S.: Routledge, 2006), PP: 47 – 49.

2 . النقل السككي

يتطلب النقل السِّكَكِي أو ما يسمى كذلك بالنقل البري بالسكك الحديدية، خطوطَ وقاطراتِ سككٍ حديدية، التي تُعَدُّ مملوكة لحكومات الدول، الأمر الذي يُحَمِّلُ هذه الأخيرة جميع تكاليف إنشاءات وتجهيزات النقل البري بالسكك الحديدية، وهي باهظة جدا.

لا يمكن تحصيل عائدات النقل السككي قبل أن يتم دفع كامل تكاليف استحداث هذا النوع من النقل، وتتولد هناك تكاليف أخرى أثناء تشغيل قاطرات النقل البري بالسكك الحديدية، كأجور الموظفين في النقل السككي، وعاملي صيانة القطارات وخطوط سككِها، مع العلم أن أَيًّا من المشكلات التي قد تصيب هذا النوع من النقل البري، قد تؤدي إلى تعطيل حركته ودفعِ تكاليفِ تصليحٍ باهظة.

تُستعمَل الدراسات الهندسية المُكلِّفة في إيجاد حلول مثلى لإنشاء مسارات السكك الحديدية بالمناطق الوعرة تضاريسيا[1]، حيث يمكن اختراق جبل من أجل إنشاء خط سكة حديد، أو أن يتم تحويل خط سكة حديدية إلى نفق سكة حديدية، أو حتى جسر سكة حديدية، وكل ذلك يؤدي إلى تكاليف باهظة، على عكس ما يتم في النقل البري بالطرق.

إن خدمات السكك الحديدية لا ترقى لِأَنْ تكون إقليمية في كثير من الأحيان، حيث أن عرض قضبان خطوطها لا يتماثل في كل الدول بمنطقة معينة، إلا أنه تم مؤخرا انتهاج قياس عرضٍ موحدٍ في كل من أمريكا الشمالية ومعظم دول أوروبا الغربية خصوصا.

يمكن القول أن القطارات عالية السرعة (High – Speed Trains, HST)، تقدم خدمات أحسن من مثيلتها على الطرق البرية، وخصوصا لنقل المسافرين ما بين الدول المتجاورة ضمن إقليم معين، ويؤدي ذلك في المناطق الحضرية كثيفة السكان لامتصاص الكثافة، والتوفيق ما بين النقل البري بالطرق البرية وبين مثيله بالسكك الحديدية، حيث تصل سرعة التنقل بالقطار عالي السرعة باليابان إلى 515 كم/سا[2] .

تتواجد قطارات سكك حديدية من أجل نقل مختلف السلع والمنتجات، وقد تُخَصَّصُ قطارات لنقل نوع فريد من السلع أو المنتجات، وهي أيضا تضمن النقل بسرعة كبيرة، كما أن لنظام النقل السككي بالحاويات أنْ يتم الاستعانة من خلال هذه الأخيرة للنقل بشكل مشترك ما بين الطرق البرية

---

(1) A photo: Costly creating of the road that goes through a building, Japan, on the link: http://www.flickr.com/photos/highglosshighs/114623913/lightbox/

(2) The Intersecretariat Working Group, (IWG.Trans): **Glossary for Transport Statistics**, Third Edition, (Luxembourg: The OOPEC, 2003), PP: 9, 11, 12.

والسكك الحديدية، وذلك من خلال تخصيص حاويات بأحجام محددة القياس، يمكن لها أن تُنقَل بشاحنات مخصصة لذلك، ولها أن تُنقَل أيضا على قطارات السكك الحديدية المخصصة لها أيضا.

3 . النقل المائي الداخلي

يسمى النقل المائي الداخلي بـ (Inland Water Transport, IWT)، وهو عبارة عن ممرات مائية ضمن اليابسة، تصل أقصى أطرافها ما بين البحيرات أو البحار، وقد تصل تلك الممرات ما بين الدول المتجاوِرة، خصوصا في أوروبا وأمريكا، إذ يتنقل عبرها نوع من سفن الشحن السلعي، ويتم الاستفادة من ذلك بشكل كبير ما بين المراكز الصناعية والإنتاجية، من خلال نقل لوازم الإنتاج والمنتجات الجاهزة الموجَّهة للبيع(1).

تملك أكثر من 27 دولة أوروبية ممرات مائية داخلية (Inland Waterways)، تُنقَل من خلالها السلع والمنتجات الأوروبية إقليميا، وهي تتوزع على أكثر من 37000 كيلومتر من الممرات المائية الداخلية، تتشابك حوالي 12 دولة أوروبية بخطوط شبكات هذه الممرات المائية، حيث تنخفض من خلال هذا النمط من النقل مشكلات الازدحام المروري والتأثيرات البيئية السلبية والاستهلاك المفرِط للطاقة وغير ذلك من المشكلات التي تتعلق عادة بالنقل البري بالطرق البرية أو مثيله بالسكك الحديدية.

أضحى النقل المائي الداخلي ينافس النقل البري بكل من الطرق البرية والسكك الحديدية، وتسعى المفوضية الأوروبية إلى تعزيز المركز التنافسي لهذا النمط في قطاع النقل، لضمان سلامة نقل السلع والمنتجات، ولاسيما عندما يتعلق الأمر بالبضائع الخطيرة أو الثقيلة أو كبيرة الحجم، والتي لا يمكن نقلها بسهولة من خلال الطرق البرية أو السكك الحديدية، إلا أن تحقيق حركة المبادلات التجارية الجيدة ضمن الممرات المائية الداخلية يَستوجِب دراسة ميدانية عن تحليل عرض وطلب النقل السلعي عبر الممرات المائية الداخلية، وتحليل مدى استجابة شروط الملاحة لهذا النوع من النقل(2).

تستحوذ الولايات المتحدة الأمريكية على ممرات مائية داخلية لأكثر من 40000 كيلومتر من المياه الصالحة للملاحة، وكثير من الممرات المائية الداخلية بالولايات المتحدة الأمريكية تصل بنهر الميسيسيبي، أين يقوم كل من ينتقل من خلالها بدفع ضرائب لقاء ذلك، إذ تصل الممرات

---

(1) The Intersecretariat Working Group, (IWG.Trans): **Glossary for Transport Statistics**, Third Edition, (Luxembourg: The OOPEC, 2003), P: 53.

(2) Nils Danklefsen: **Inland Waterway Transport, Intermodality, and Logistics**, (Belgium: The E.P., 2008), An Article in ***The European Parliament***'s Electronic source, PP: 4, 5. In the Link: http://www.europarl.europa.eu/parliament/expert/displayFtu.do?language=en&id=73&ftuId=FTU_4.6.10.html

المائية الداخلية الأمريكية بالموانئ الأمريكية من مختلف الجهات، كما تستحوذ روسيا على أطول شبكة نقل بالممرات المائية الداخلية في العالم، وذلك من خلال 120000 كيلومتر من الأنهار الصالحة للملاحة، كما أنه باعتبار ألمانيا مركز الممرات المائية الداخلية بالإتحاد الأوروبي، فإنه يزيد طولها لأكثر من 7000 كيلومتر، والواقع أن تلك الممرات المائية تعتبر في واقع الأمر من إنشاء الطبيعة، وقد تقوم جهات مختصة بتوسيعها أو ترميم جوانبها تفاديا لانزلاقات التربة التي قد تحدث، أو ضيق مداخل المرور على امتداد خطوطها.

ثالثا: آثار النقل على التنمية

1 . آثار النقل على التنمية الاقتصادية

إن وجود قطاع نقل بري متطور يساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بشكل جيد، ويكون بمثابة أداة هامة للتجارة المحلية والتبادل التجاري البيني، وذلك من خلال كون ارتباط النقل بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية، الأمر الذي يؤدي إلى تأثره بالوضع السياسي والاقتصادي والاجتماعي المختلف من دولة لأخرى.

يسمح النقل البري الكفء باستغلال المناطق الزراعية والصناعية لمختلف المنتجات والسلع، بالإضافة إلى توزيع أحسن للأنشطة الإنتاجية أو أنشطة توزيع السكان، ويعتبر النقل وسيلة للتغلب على محدودية مساحة الانتقال، حيث يلعب دورا هاما في تحويل المناطق غير المستغلة إلى مناطق كاملة الاستغلال اقتصاديا واجتماعيا، ويبرز ذلك كدور هام في التنمية الجهوية، سواء على المجال الدولي أو الإقليمي أو القاري، حيث أن أغلب الدراسات الاقتصادية تعتبر النقل عاملا أساسيا في تطور التجارة الدولية والتبادل الدولي، وارتفاع معدلات التنمية الاقتصادية للدولة الواحدة، من خلال انتقال عناصر الإنتاج من منطقة لأخرى بالدولة المحددة.

يساهم النقل بدوره في تحديد أسعار مختلفة لمختلف المنتجات والسلع، ما بين المناطق المختلفة، وذلك لقاء دخول تكاليف النقل ضمن أسعار البيع والشراء للمنتجات والسلع المنقولة، كذلك يمكن القول أن أي مشروع يمكن إنشاؤه في منطقة ما يرتبط شرط اختيار مكان إنشائه بشكل كبير بعامل النقل، لدخول النقل في العديد من العوامل، كإلزامية نقل العمال والمواد الخام والمنتجات بين كل من مراكز التموين والتخزين والتسويق، حيث يمكن الاستغناء عن العديد من العوامل أو تعويضها، بينما لا يمكن تغيير أو الاستغناء عن عامل النقل، الأمر الذي يبين بأن ضعف النقل أو غيابه يحد من التنمية الاقتصادية خصوصا، ويقوم بالتغيير البنيوي في المجال الاقتصادي والاجتماعي بنسب معينة.

ترتبط استثمارات النقل بتكلفة استثمار البنى الاقتصادية، حيث يمكن أن تكون تكلفة النقل عائقا لتنمية التبادل، إذا كانت تكلفة الاستثمارات في مجال النقل مرتفعة، والعكس صحيح، حيث تشكل المتكلفة المنخفضة عاملا لتنمية التبادل، ما يسمح بدخول أسواق جديدة من أجل القيام بالتبادل التجاري.

تقوم المؤسسات الإنتاجية بتخصيص قدر معين من رؤوس أموالها من أجل تغطية تكاليف نقل منتجاتها وموادها الأولية، وذلك لأن تلك المؤسسات تكون في بادئ الأمر أمام أحد الحلين، إما أن تقوم بإنشاء منشآتها بشكل قريب من مراكز التموين، أماكن التخزين، والأسواق التي تبيع فيها ما تنتجه، وإما أن تقوم بالتمركز في مواقع لها صلة بشبكات النقل البري، التي تقدم خطوطها خدمة نقل المنتجات والعمال ما بين وحدات تلك المؤسسات الإنتاجية.(1)

2 . آثار النقل على التنمية الاجتماعية

يساهم النقل في تقدم الخدمات الاجتماعية المختلفة، فهو يساعد على الوصول إلى المناطق النائية أو المناطق البعيدة، وذلك لكل من الخدمات الطبية، خدمات التعليم، الاتصالات وغيرها، حيث يمكن القول أن النقل هو أساس لتغيير البينية الاجتماعية والجغرافية.

ينتقل أفراد المجتمع لأغراض اجتماعية مختلفة لضرورات الحياة المختلفة، من تنقلات أو هجرة جهوية، من منطقة لأخرى ومدينة لأخرى، أو لتنقلات ريفية، كالنزوح من الريف إلى المدينة، أو هجرة داخلية ضمن المدينة الواحدة.

نتيجة لعدم التوازن بين مناطق النشاط الاقتصادي ومناطق التواجد الاجتماعي، فإن تنقلات أفراد المجتمع تبقى دائمة وقد تزيد حركتها بمرور الزمن، وهو ما يعرف بالهجرة الداخلية ضمن الدولة الواحدة، حيث يمكن القول أن تخطيط المدن من قبل السلطات المعنية يساهم بشكل أكبر في رسم تباعد مراكز الشغل وأماكن السكن ومرافق التجارة من أجل توسيع المدن وازدهارها، وذلك ما يؤدي بصورة حتمية إلى زيادة أهمية وحركة التنقل بمرور الوقت.

يمكن للنقل أن يكون عاملا للاستقرار أو التوزيع السكاني الأقرب إلى الأمثلية، وذلك بين مختلف المناطق والمدن الحضرية والريفية، ويعتبر بذلك عاملا جوهريا في التنمية المتوازنة، وهو ما يخفض من أسباب الهجرة العشوائية.

إن ربط مختلف المناطق، يؤدي إلى تحقيق نسب متفاوتة في أهداف التنمية الاجتماعية،

(1) Centre de Recherches Economiques: **Transport et Developpement Economique**, Rapport de ***la 119 Table Ronde d'economie des transports***, (France: Editions de L'OECP, 2002), PP: 10 - 18.

جراء آثار النقل الإيجابية في المجال الاجتماعي، وبالتالي يمكن القول أن النقل يحتل موقعا مميزا في جانب نشاطه الاجتماعي الإنتاجي ونشاطه الخدمي، وهو عامل أساسي في حياة أفراد المجتمع بما يوفره من حاجيات يومية.

إن التخطيط العمراني هو مقياس للتحليل الاقتصادي لمنطقة معينة، حيث أن نقص البنى التحتية ووسائل النقل تشكل عائقا للتنمية لجميع أجزاء المنطقة، وهو ما يوضح دور النقل المهم في التخطيط الإقليمي عموما، فبفضل ذلك يمكن أن يكون هناك توزيع جيد وازدهار أكبر لكامل أجزاء منطقة ما، من خلال شبكة نقل موزعة خطوطها توزيعا محكما.

تقوم الجهات المختصة على توجيه ازدهار التنمية وفق ما يتطلبه التخطيط الفوقي، من توجيه التنمية إلى أجزاء مناطق دون غيرها، فيتم توجيه السلطات العليا للتمركز السكاني إلى مناطق دون أخرى، ونفس الشيء بالنسبة للنشاط الاقتصادي، فتكون الهجرة السكانية أو العمالية ذات توجيه مدروس، ويمكن لذلك أن يقلل من الآثار السلبية للهجرة العشوائية، التي تزيد من حدة الآثار السلبية أكثر منها الإيجابية[1].

المطلب الثاني: قياس أهمية النقل، ومكانته في استراتيجيات التنمية

أولا: قياس أهمية النقل

تنحصر مميزات النقل في كل من الطلب والعرض، وذلك لما لهذه المميزات من أهمية في الاقتصاد، كونها مقياسا للنشاط الاقتصادي، من حيث قياس رفاهية المجتمع ورفع مستوى معيشته، كما يرتبط قطاع النقل ارتباطا وثيقا بالنمو الاقتصادي والاجتماعي، حيث يساهم في الإنتاج الداخلي الخام للمجتمع، وذلك من خلال زيادة تدفق النقل، كما يعبر النقل عن الاحتياجات الاجتماعية للأفراد.

يمكن القول أن الطلب على النقل يرتبط بنوعية خدماته، حيث يضم النقل عددا من المؤشرات كمدة التنقل ومستوى الراحة والأمن، ولاسيما سعر التنقل، فبالنسبة لهذا الأخير فإن معظم الموارد الاقتصادية تتأثر بالسعر، بينما يتأثر النقل بنفس الأهمية بالنسبة لبقية المؤشرات المذكورة، إذ يتم التعبير عن الوقت بعدد الساعات، والأمن باحتمال وقوع الحوادث على امتداد خطوط النقل، ومستوى الراحة بمؤشر عدد المسافرين لكل متر مربع، لذلك يمكن القول بأن تحليل الطلب في ميدان النقل يجب أن يأخذ في الحسبان كلا من نقطة الانطلاق، الاتجاه، المدة المستغرقة للانتقال وتقنيات النقل، وذلك ليكون النقل عبارة عن ممر ضروري لنشاطات الإنتاج والاستهلاك.

---

(1) رمضان بلخيري، 1996، **مرجع سبق ذكره**، ص ص: 22 –32.

يتطلب النقل استثمارات في رأس المال الثابت، والذي تكون فيه الاهتلاكات طويلة المدى، كما تستهلك حيزا أكبر بسبب طول خطوطه، والتي تتغير اتجاهاتها حسب الحركة والتأثيرات الخارجية، ومن خلال ما سبق يمكن القول أن أنشطة النقل تتأثر بالمحيط الموجودة به، من عوامل التلوث، الضجيج، وغيرها، والتي يتم عادة استخدام تقنيات ووسائل حديثة للنقل من أجل تفادي التأثير السلبي للنقل على المحيط، وما يمكن ملاحظته هو أن احتياجات الأفراد في النقل هي سرعة التنقل، والراحة والأمان، ومنه يمكن قياس نشاط النقل بإحدى الأدوات التالية:

1 . النفقات العمومية في قطاع النقل

إن نفقات السلطات العمومية في قطاع النقل هامة جدا، بسبب حجم الاستثمار الكبير الذي يتطلب توسيعه أو صيانته، ويمكن تبيان ذلك كما يلي:

أ . الاستثمار في وسائط النقل

تقوم الدول المتقدمة بإنتاج وتطوير وسائط النقل المختلفة، ولذلك مكانة هامة وأساسية في الإنتاج الوطني، على عكس ما يحدث بالدول النامية، والتي يتم فيها استيراد وسائط النقل وتجهيزات البنية الأساسية، من أجل تغطية النقص في الإنتاج في وسائط النقل، لذلك فإنه يتطلب وضع برنامج يسمح بتطوير إنتاج وسائط النقل مع مرور الزمن.

إن انخفاض القدرة على صيانة وسائط النقل بالدول النامية راجع أساسا لزيادة الطلب الأجنبي على وسائل النقل الجديدة وضعف خدمات المتابعة، بالإضافة إلى وجود تخلف في البنية الأساسية الخاصة بشبكات النقل البري، وأخيرا يمكن التعبير عن نسبة واردات وسائط النقل بالعلاقة التالية بمعامل القياس التالي:

$$E = T/I \times 100$$

E = معامل القياس (%)؛

T = واردات وسائط النقل (وحدة نقدية)؛

I = الواردات الإجمالية (وحدة نقدية).

ب . الاستثمار في البنية الأساسية

تتدخل السلطات العمومية في تمويل مشاريع البنية الأساسية (البنية القاعدية أو التحتية)، لكونها ذات أهمية كبيرة للاستثمار في رأس المال الثابت، وتُحَدِّدُ هذه الاستثمارات الممنوحة فعليا

ذلك التطور المحقق في مجال حركة التنقل، إذ يمكن القول أن توجيه سياسات الاستثمار ذات أهمية كبيرة في تقرير دور كل نمط من أنماط النقل[1].

2 . مساهمة النقل في الإنتاج الداخلي الخام

إن مدى مساهمة قطاع النقل في إنتاج الاقتصاد الوطني يؤدي إلى ربط القيمة المضافة لنشاط النقل بالإنتاج الداخلي الخام للأمة، حيث أن هذا الأخير هو مجموع القيم المضافة، والرسم على القيم المضافة، والرسوم الجمركية، كما يمكن توضيح بأن إنتاج القطاع عموما هو عبارة عن قيمة خدماته المسوقة (رقم أعماله)، ومما سبق يمكن كتابة العلاقة التالي:

$$C = {}^{VA}\!/_{PIB} \times 100$$

C = معامل القياس (%)؛

VA = واردات وسائط النقل (وحدة نقدية)؛

PIB = الواردات الإجمالية (وحدة نقدية).

3 . نفقات العائلات على النقل

من بين المؤشرات الرئيسية لقياس أهمية النقل نفقات أفراد المجتمع على النقل، حيث أن الفرد هو مستهلك خدمة النقل، وعلى أساسه يمكن تقييم نشاط النقل ككل، إلا أن هناك العديد من القيود التي تقف عائقا أمام الفرد من أجل تحديد استهلاكه، نذكر منها مقدار دخله، وحجم المنطقة الساكن بها، فبالنسبة لمستوى دخل الفرد يمكن اعتبار الجزء المخصص لتسديد تكاليف النقل الفردية منه بمثابة مؤشر على مقدرة ذلك الفرد على التنقل بشكل جيد، إذ يمكن قياس نشاط النقل من خلال نسبة تكلفة النقل إلى إجمالي مبلغ الاستهلاك الكلي الفردي، ويمكن الأخذ في الحسبان إضافة إلى ما سبق كلا من حجم العائلة والدخل الثابت.

من ناحية أخرى يعتبر حجم المدن كذلك كمتغير لتفسير نفقات النقل، حيث أنه بوجود النزوح السكاني نحو المدن، ينشئ الازدحام المروري، فيزيد الطلب على النقل، وبالتالي تزيد نفقاته بالنسبة للأفراد، أما في المدن الصغيرة، فقد ترتفع تكاليف النقل على امتداد الخطوط التي تصل بينها وبين المدن الأخرى، لزيادة الطلب عليها، ويتأثر ذلك أساسا باختيار أنماط النقل وعامل الزمن وأسعار التنقلات.

---

[1] عبد المحسن عبد الغني: **اقتصاديات النقل**، (العراق: جامعة البصرة، 1976)، ص ص: 88، 89.

4 . قياس عوامل الإنتاج

إن السهولة أو المرونة التي يقدمها النقل من خلال وسائطه وأنماطه وبنيته الأساسية هي ما يصطلح قوله "إمكانية النقل"، والتي يمكن أن تتحدد من خلال ثلاث عوامل هي طول أو امتداد خطوط شبكة النقل، حظيرة وسائط النقل، وحجم اليد العاملة في قطاع النقل، وذلك كما يلي:

أ . امتداد خطوط شبكة النقل

يعتبر طول خطوط شبكة النقل من المؤشرات الهامة لقياس إمكانية النقل أو أهميته بمنطقة محددة، خصوصا بالمناطق ذات الثروات الباطنية من بترول وغاز طبيعي وفحم حجري وغيرها، فتزايد خطوط تلك الشبكة عموما تؤدي إلى استحداث فرص أكثر لقيام تنمية اقتصادية أو اجتماعية بالمنطقة المحددة، ومنه يمكن قياس كثافة شبكة النقل وفقا للمعادلة التالية:

$$D = {}^{L}\!/_{S} \times 100$$

D = كثافة شبكة النقل (%)؛

L = الطول الإجمالي للشبكة (كم)؛

S = الواردات الإجمالية (كم^2).

ب . حظيرة وسائط النقل

حجم حظيرة وسائط النقل من بين المؤشرات الهامة التي تبين مدى حجم الطلب على النقل، وهي بالمقابل تساهم في تحديد حصة الاستهلاك للمنتوج البترولي، الرسوم الجمركية، مبلغ علاوات التأمين، حصص الإيرادات، وغيرها.

ج . حجم اليد العاملة في قطاع النقل

يساهم قطاع النقل بدوره في توفير نسبة معتبرة من اليد العاملة، لذلك يمكن اعتبار حجم تلك اليد العاملة مؤشرا من مؤشرات قياس أهمية النقل بمنطقة معينة، كما يمكن القول أن ارتفاع حجم اليد العاملة بقطاع النقل، تفسر الحجم الكبير للقطاع ذاته.[1]

ثانيا: مكانة النقل في استراتيجيات التنمية

أدى الاتصال ما بين دول المركز ودول المحيط، والتي هي عبارة عن دول استعمارية تجاه

[1] François Guillaumat, **et al.**: **L'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre et la logistique en provence-Alpes-Côte d'Azur**, Rapport Generale, (France: 2001), PP: 1 - 3.

دول مُستعمَرة، أدى ذلك إلى سيطرة من طرف الدول الأولى وتبعية من طرف الدول الثانية، حيث كان هناك تدفق للفائض الاقتصادي خصوصا من خلال إنشاء شبكات النقل التي تساهم في ذلك، ولكن لا يمكن طمس الاستثمارات في قطاع النقل فيما بعد، وذلك لبقاء التبعية موجودة، خصوصا بالدول النامية والتي تصدر لدول المركز دوما صادرات المواد الأولية خصوصا البترول والغاز الطبيعي، ومنه بقي قطاع النقل بالدول النامية مرتبطا بدرجة التخلف الموجودة بها.

تقوم التنمية في الدول النامية على العديد من الخيارات التي تكمن فيما تقدمه تحليلات نظريات التنمية كحلول لمشاكل التخلف في البلدان النامية، وعليه يمكن دراسة وجهتي نظر ممكنة، فإما توزيع الاستثمارات على كافة القطاعات الاقتصادية، أين تنشأ مشكلة المواد الاستهلاكية التي يمكنها أن تصبح عائقا أمام التنمية الاقتصادية أو الاجتماعية، وإما أولوية الاستثمار في بعض القطاعات الاقتصادية، على أن يتم الأخذ بعين الاعتبار تغير البنى الأساسية، ونمو معدل الاستثمار.

1 . النقل ونظرية التنمية المتوازنة

تقوم نظرية التنمية المتوازنة على أن لا يكون هناك استثمار وتطور في الاستثمار في قطاع اقتصادي على حساب آخر، إذ تركز هذه النظرية بشكل أكبر على أن تتطور قطاعات الاقتصاد الوطني بالتوافق فيما بينها، من أجل أن يكون كل قطاع ذو مردود اقتصادي جيد، وذلك لأن كل قطاع يجد بذلك قنوات أخرى تُكَمِّلُهُ، إلا أن الدول النامية تتسم بما يسمى بظاهرة الحلقات المفرغة، لكل من الفقر والاستثمار.

إن ضعف نسب الادخار يؤدي إلى انخفاض حجم رأس المال، فيتم تسجيل ضعف للمردودية، فضعف مستوى الدخل الحقيقي، الذي بدوره يؤدي إلى ضعف نسب الادخار مرة أخرى، وذلك ما يسمى بالدائرة المفرغة للفقر، التي يتطلب من خلالها الطلب على رؤوس الأموال تحفيز الاستثمار، بينما فيما يخص الدائرة المفرغة للاستثمار، فإن ضعف تشجيع الاستثمار يؤدي إلى ضعف حجم الادخار، الذي بدوره يُضعِف القدرة الشرائية، فيقل الدخل الحقيقي، وتنخفض المردودية، ويمكن القول أن حلقة الفقر المفرغة التي تعود إلى ضعف مستوى الدخل الحقيقي، قد أثرت على تحفيز الاستثمار.

تقترح نظرية النمو المتوازن للخروج من هذه الحلقة المفرغة ضرورة التوافق الزمني للاستثمار في مختلف القطاعات الاقتصادية، من أجل ضمان نجاح كل المشروعات الاقتصادية الأخرى، رغم تواجد ما يعيق ذلك، من مشكل ضيق السوق، والتوجه العفوي للاستثمارات نحو

المشاريع الأكثر مردودية على حساب الأخرى.

تضمن نظرية التنمية المتوازنة نمو القطاعات الإنتاجية المباشرة وغير المباشرة، لكن يكون ذلك من خلال الاستثمار المتقدم في البنى التحتية، من أجل جلب وتشجيع الاستثمارات المتاحة في الأنشطة الإنتاجية المباشرة، أين يصبح لقطاع النقل أهمية في توفير شبكات ووسائل النقل المختلفة في ظل تطور القطاعات الاقتصادية بشكل متوافق، لكن منتقدي هذه النظرية يؤكدون على أنها نظرية للانطلاق الاقتصادي وليس التنمية الشاملة، وأن تطبيق هذه النظرية على الدول النامية يزيد تخلفها وتبعيتها الاقتصادية للدول المتقدمة.

2 . النقل ونظرية التنمية غير المتوازنة

يبين الاقتصادي "هيرشمان" أن كل سياسة تنموية يجب أن تنطلق من عدم التوازن بين القطاعات الاقتصادية، والحالة التي تضمن بشكل أكبر عدم التوازن تعطي نموذجا مثاليا للتنمية، لأن كل تطور ملحوظ على مستوى الاقتصاد هو نتاج عدم التوازن الذي يتطلب تقدما جديدا، حيث أن الاستثمار في القطاعات الاقتصادية ينشئ أولوية لاستحداث مشاريع دون أخرى، وهي المشاريع التي تدر أرباحا سريعة وكبيرة، وهي في نفس الوقت المشاريع التي تصطدم بمعوقات التمويل المالي، خصوصا بالنسبة للدول النامية.

يساهم ذلك في إلزامية الدول النامية اختيارها المرغم لتنفيذ مشاريع دون أخرى، وتلك المشاريع لا تؤدي بالضرورة إلى التنمية الاقتصادية، لأنها تبقى تحتاج إلى إنشاء مشاريع اقتصادية أخرى مكملة، لكن يرى الاقتصادي "هيرشمان" بأنه يجب استعمال المقارنة التقليدية للقوة، التي عن طريقها وبتطور أحد القطاعات يتم تنشيط تطور قطاعات أخرى، ومثال ذلك قطاع النقل الذي يساهم في تطوير قطاعات أخرى، لا تستطيع . هذه الأخيرة . المضي قدما نحو التطور بشكل ذاتي وبعيدا عن تطور قطاع النقل[1].

من خلال ما سبق، وحسب رأي الاقتصادي "هيرشمان"، فإنه يمكن طرح السؤال التالي: ما هي المشاريع التي يجب اختيار تنفيذها عند الاستثمار؟ هل يكون صائبا الاختيار ما بين استثمارات البنية الأساسية الاقتصادية الاجتماعية، أو بين استثمارات الأنشطة الإنتاجية المباشرة؟

يميز الاقتصادي "هيرشمان" بين البنية الأساسية للقطاعات الإنتاجية، وبين الأنشطة الإنتاجية المباشرة، حيث أن البنية الأساسية هي تلك الخدمات التي تحتاجها الأنشطة الأولية، من خدمات عامة كالنقل والقوى المحركة، إذا يقول الاقتصادي "هيرشمان" بأن جوهر هذه الفكرة يمكن

---

(1) رمضان بلخيري، 1996، **مرجع سبق ذكره**، ص ص: 49 – 57.

أن يقتصر على النقل والقوى المحركة، وأن كل نشاط مماثل يندرج ضمن مجموعة البنية الأساسية يجب أن يشمل النقاط التالية:

- ✓ أنشطة البنية الأساسية تُسَهِّلُ القيام بعدد كبير من الأنشطة الاقتصادية؛
- ✓ يشترط تحقيقها من طرف الوكالات العمومية؛
- ✓ خاصية التكتل بالنسبة لهذه الأنشطة، ووجود نسبة مرتفعة من رأس المال المستثمر؛
- ✓ عدم استيراد هذه الأنشطة.

من خلال ذلك يتوضح بأن النقل وإقامة تجهيزات الموانئ والطرق العامة والمطارات، هي من بين المشاريع التي يمكن لها أن تكون ضمن مشاريع البنية الأساسية، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تطور مستمر في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

يرى الاقتصادي "هيرشمان" بأنه يفضل الاستثمار في البنية الأساسية على حساب الأنشطة الإنتاجية المباشرة، لأن ذلك يسمح بضمان تنمية هذه الأخيرة لاحقا، وذلك شيء ضروري من أجل الانتقال إلى تنمية أنشطة جديدة، بينما بالنسبة للدول النامية، محدودة الموارد المالية، فإنه لا يمكن التوسع في الاستثمار في الوقت نفسه في كل من البنية الأساسية والأنشطة الإنتاجية المباشرة، وأن التفضيل الاستثمار يجب أن تتبعه خطوات جادة ودقيقة في التوسع، مع تنفيذ القرارات المحفزة والمدروسة.

يمكن للتنمية أن تتحقق عبر مراحل عدم التوازن المتتالية في تطوير مختلف قطاعات الاقتصاد الوطني، وعدم التوازن ذلك هو ما ينشئ عاملا جديدا لتطوير قطاعات أخرى انطلاقا من الاستثمار في البنية الأساسية التي تساعد على تنمية باقي القطاعات، ومنه يرى الاقتصادي "هيرشمان" أن الاستثمار في قطاع النقل يمثل الشرط الأدنى للوصول إلى تنمية القطاع الإنتاجي المباشر.

3 . النقل ومفهوم النمو القطبي

يهتم بعض الاقتصاديين بالتنمية عن طريق الأقطاب، حيث يتمثل ذلك من خلال تنمية مراكز جهوية محددة دون أخرى، لتكون بدورها قوى اقتصادية بالمنطقة، وأن إنشاء هذه الأقطاب الاقتصادية يؤدي إلى استحداث عدم المساواة في التطور ما بين أجزاء المنطقة، وهو ما يسمى بعدم التوازن الجهوي، فينشئ بذلك نمو وتحقيق للتنمية للمنطقة المحيطة بالأقطاب الاقتصادية السابقة.

إن تنمية المنطقة المحيطة بالأقطاب الاقتصادية المستحدثة، يؤدي إلى قيام الصناعة المحركة لعدد من المجالات والمشاريع الاقتصادية، فيتم فيما بعد التركيز على جهود الاستثمارات التي تُمَكِّنُ من قيام تجمع للنشاطات التي تنمو حول الأقطاب، لأن النمو حسب هذه النظرية لا يظهر في جميع المجالات في نفس الوقت.

إن الأقطاب الاقتصادية تكون أكثر نفعا وتأثيرا حولها فيما يخص تنمية المنطقة، إذا ما كانت في منطقة واسعة نسبيا، بالإضافة إلى توفر التجهيزات الاجتماعية بها والمراكز التجارية والإدارية، وغيرها، والتي تجعلها قادرة على تلبية حاجيات أفراد المجتمع الاقتصادية والاجتماعية، ما يعني أنه يمكن إحداث التنمية الاقتصادية من خلال اختيار صناعة مُحَرِّكَةٍ، تنشئ في مناطق ذات مصادر طبيعية وبشرية، ليكون هناك تطور في التنمية المرغوبة.

إن التنمية لا يمكن لها أن تكون إلا بوجود النقل، أين يكون ضروريا التواصل بين الأقطاب الناشئة بشبكة نقل فعالة، وحتى بين القطب الواحد ضمن منطقته، وبالتالي يمكن القول بوجود علاقة تبعية ما بين الأقطاب والنقل من أجل استمرار نمو التنمية الاقتصادية والاجتماعية بشكل جيد ضمن منطقة محددة (1).

(1) رمضان بلخيري، **المرجع السابق**، ص ص: 61، 62.

المبحث الثاني

تجارب الدول في النقل والتكامل الاقتصادي

تنتشر شبكات النقل البري في مختلف الدول، التي تساهم حركة تبادلها التجاري ونمو سكانها المتزايد في ذلك، وقد ساعد الاعتماد على قيام تكتلات إقليمية في مختلف قارات العالم على تبني سياسات واستراتيجيات مشتركة في المجالات الاقتصادية، ومنها المتعلقة بقطاع النقل، وتبين الدراسة فيما يلي تطور شبكات النقل البري الآسيوية والأوروبية.

المطلب الأول: تطور شبكات النقل البري الآسيوية

المنطقة الآسيوية كغيرها من مناطق العالم الاستراتيجية، ذات كثافة سكانية كبيرة، وتبادل تجاري داخلي وخارجي كبير، وذلك ما يسمح بإلزامية تطوير تلك الشبكات بمختلف أنواعها، حيث يمكن التمييز بشكل رئيسي بين شبكة النقل البري بالسكك الحديدية العابرة لآسيا، وشبكة النقل البري بالطرق البرية السريعة الآسيوية (AHN).

أولا: شبكة النقل البري بالسكك الحديدية العابرة لآسيا

كانت في أوائل سنة 1960 العديد من دراسات الجدوى المختلفة، من أجل بحث إنشاء شبكة سكك حديدية عابرة لآسيا (Trans-Asian Railway Network, TARN)، بشكل أكثر كفاءة ولتفادي الوقوع في الأخطاء أو ارتفاع تكاليف تنفيذ تلك السكك الحديدية المستمرة، أو غيرها من المشكلات الأخرى التي قد تصيب هذا المشروع، حيث قامت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي (ESCAP) بالبدء في تنفيذ مشروع السكك الحديدية المستمرة، بين كل من سنغافورة وتركيا، عن طريق جنوب شرق آسيا وبنغلادش والهند وباكستان وإيران، وذلك على طول 14000 كيلومتر.

لقد لزم الأمر لذلك اشتراك كل إدارات السكك الحديدية بالمنطقة، من أجل ربط مختلف جهاتها بخطوط سكة حديدية واحدة عابرة لآسيا، ومن أجل ربط بلدان المنطقة بتلك السكك الحديدية المتواجدة في كل من أوروبا وجنوب غرب آسيا، ثم تم بعد ذلك توسيع تلك المُقترَحات ليكون هناك ربط للمشروع السابق بجوانب النقل متعددة الوسائط، من أجل توصيل تلك السكة الحديدية الآسيوية بالمناطق الريفية والموانئ ومراكز الشحن الأخرى، من أجل استحداث نظام نقل بري بالسكك الحديدية متماسك، لتلبية مختلف متطلبات النقل البري الآسيوي التي تحتاجها الجهات الحكومية في المبادلات التجارية المحلية والدولية.

للتغيرات الاقتصادية العميقة بالمنطقة الأوروبية منذ سنة 1992 كل الأثر في تطوير البنى التحتية للنقل البري الآسيوي، حيث تم استحداث فكرة تطوير البنى التحتية للنقل البري الآسيوي بالطرق البرية والسكك الحديدية أيضا والتي تدعى باختصار (ALTID)، وهي على ثلاثة مراحل: شبكة سكك حديدية عابرة لآسيا، شبكة طرق برية سريعة آسيوية، وتسهيل النقل، ولتنفيذ ذلك المشروع تم الاعتماد على دراسات ميدانية خطوة بخطوة، من أجل إسقاطها على حجم وتنوع المنطقة الآسيوية، لتنفيذ مراحل ذلك المشروع بما يتماشى مع المنطقة وظروف التبادل التجاري فيها.

لقد قامت لجنة الأمم الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي بتنفيذ دراسة المرحلة الأولى من مشروع البنى التحتية للنقل البري الآسيوي، وهو المتعلق بتوصيل شبكات النقل البري بالسكك الحديدية بين كل من دول الصين وكازاخستان ومنغوليا والإتحاد الروسي وشبه الجزيرة الكورية، وقد كان ذلك ما بين سنتي 1994 و1995، كما قامت تلك الجنة بتنفيذ دراسة متطلبات واحتياجات خطوط السكك الحديدية العابرة لآسيا في الممر الجنوبي للخطوط بين آسيا وأوروبا، ثم قامت أيضا سنة 1996 بدراسة الممر الثاني، والمتعلق بمتطلبات خطوط السكك الحديدية عبر الآسيوية في كل من الهند الصينية ومنطقة إتحاد دول جنوب شرق آسيا[1].

نشأ تعاون بين لجنة الأمم الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ومنظمة التعاون للسكك الحديدية (OSJD)، من أجل تعزيز التعاون والتأثير المتبادل لبرامج العمل لكل منهما على تطوير البنى التحتية للسكك الحديدية وخدماتها، كما تم الإعلان سنة 1999 على استكمال دراسة تطوير السكك الحديدية العابرة لآسيا (الخطوط الجنوبية للطرق الأورو آسيوية)، ودراسة تطوير النقل بقطارات الحاويات على السكك الحديدية بين آسيا وأوروبا (الخطوط الشمالية للسكك الحديدية العابرة لآسيا).

كما كان للإتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC) دور فاعل في تعزيز التعاون وتبادل الخبرات مع لجنة الأمم الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي، وذلك من خلال إضفاء طابع رسمي على شبكتي السكك الحديدية، وتشجيع تطبيق تطوير النقل متعدد الوسائط على الصعيدين المحلي والإقليمي الآسيوي.

---

(1) Keizo Kasuga: **Trans–Asian Railway**, A Paper in ***Japan Railway & Transport Review***, No.14, (Japan: EJRCF, 1997), P: 32.

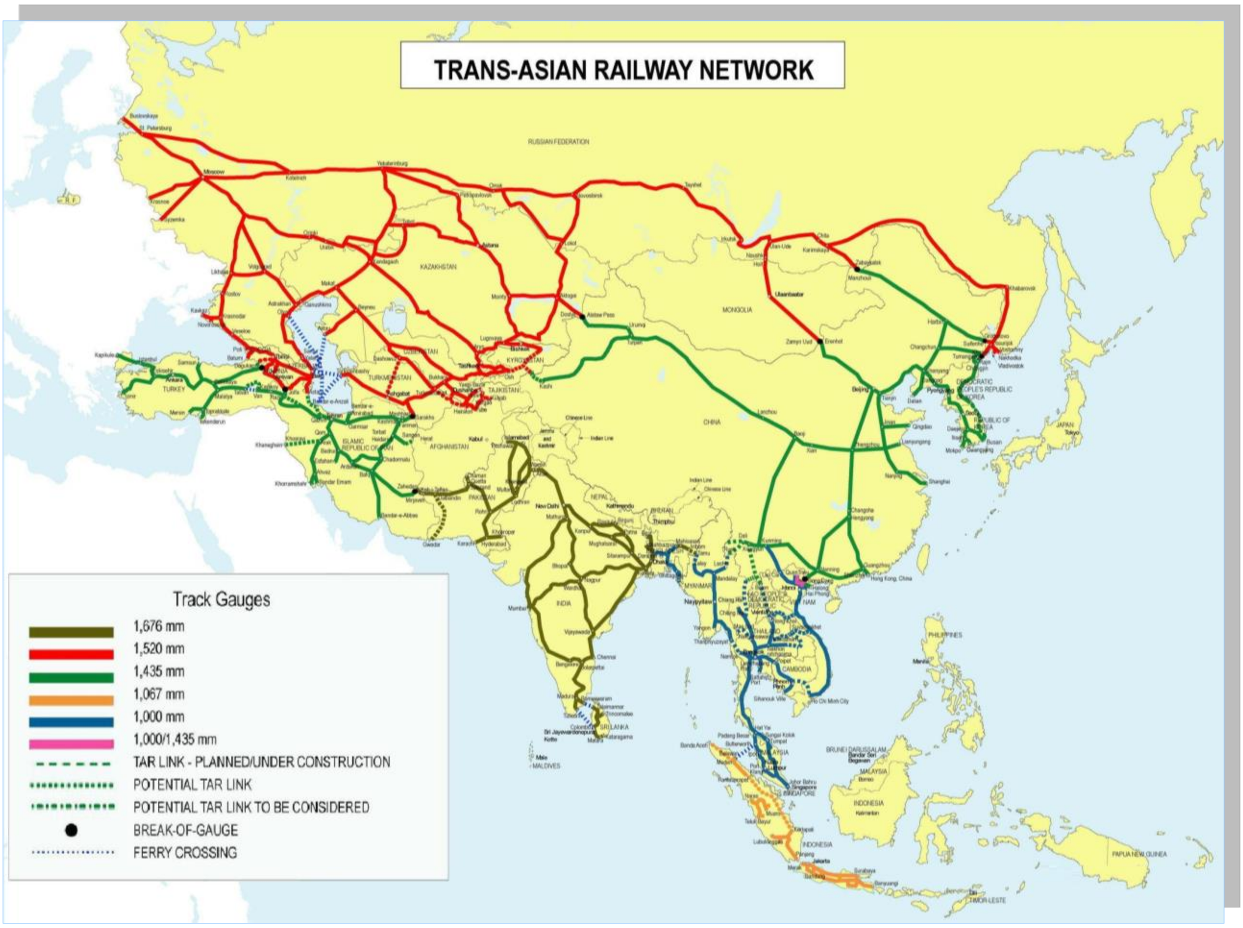
تم توقيع مذكرة اتفاق في سنة 2001 بين عدة دول (كازاخستان، منغوليا، جمهورية كوريا، والإتحاد الروسي)، لأجل تخطيط وتنفيذ تجارب تسيير قطارات الحاويات على خطوط السكك الحديدية العابرة للجزء الشمالي الآسيوي، حيث حددت دراسة سابقة خطوط السكك الحديدية والطرق البرية والمائية الداخلية أيضا، التي تشكل جزء من شبكة النقل البري الرابط بين شمال أوروبا ودول الخليج الفارسي، عبر منطقة القوقاز وآسيا الوسطى وبحر قزوين، وتم تنفيذ تقييم مبدئي لأوقات المرور التي يمكن أن تقدمها خطوط النقل هذه.

من ناحية أخرى تم الاتفاق على تنفيذ جدول زمني لأربع تجارب تسيير قطارات الحاويات على السكك الحديدية، على طول الأجزاء الرئيسية لآسيا عبر خطوط السكك الحديدية الشمالية، حيث تم تنفيذ ذلك من الصين إلى منغوليا (2003)، ثم التجربة الثانية لقطار الحاويات بين ميناءين للصين وكازاخستان (2004)، بينما تم تنفيذ التجربة الثالثة بين بيلاروسيا ومنغوليا، والرابعة بين الإتحاد الروسي وبولندا، هذا وقد تم عقد اجتماعات لدراسة الاقتراحات دون الإقليمية لمواصلة استعراض مشاريع الاتفاق على الصعيد دون الإقليمي في القارة الآسيوية.

كان هناك تنفيذ ناجح للتجربة الرابعة في تسيير قطارات الحاويات على السكك الحديدية، وذلك من خلال ازدهار التجارة الدولية الناشئة بالمنطقة الآسيوية تجاه العالم، وما تلعبه مشاريع السكك الحديدية المُستحدَثة من تسهيل عمليات نقل المنتجات، كما قد وقعت 22 دولة آسيوية على اتفاقية ما بين الحكومات، المتعلقة بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا سنة 2008، وبذلك يمكن القول بدخول تلك الاتفاقية حيز التنفيذ منذ جوان 2009، حيث يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم 01 التالية توزيع خطوط شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا.

خريطة بيانية رقم 01

<u>شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا (TARN)</u>



Source: Map 2009 for **<u>'Trans-Asian Railway Network'</u>**, on the official website of 'The ESCAP' at: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg

يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم 01 اختلاف مقاييس خطوط السكك الحديدية المتعلقة بمشروع شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، حيث تتمركز ما يمكن تسميتها بشبكة فرعية بمقياس 1.520 كم في الجهة الآسيوية الشمالية، وبكثافة في الغربية منها، بينما ترتكز شبكتين فرعيتين أخريين في الجهة الجنوبية، إحداهما بمقياس 1.676 كم بالجهة الجنوبية الغربية منها، والأخرى بمقاييس مختلفة بالجهة الجنوبية الشرقية، بينما تتوسط الشبكة بمقياس 1.435 كم القارّة الآسيوية، هذا ونلاحظ أيضا التقاء شبكات السكك الحديدية الفرعية بنقاط عبور دولية، كما هي مبينة باللون الأسود على الخريطة.

ثانيا . شبكة النقل البري بالطرق البرية السريعة العابرة لآسيا

تعتبر شبكة الطرق البرية السريعة الآسيوية (Asian Highway Network, AHN) من بين شبكات الطرق الدولية الجيدة والحديثة، التي قامت من خلال سياسات واستراتيجيات متكاملة

بالمنطقة الآسيوية، من أجل النهوض باقتصادات البلدان الآسيوية، حيث أنها تمتد على ما يقارب 141000 كيلومتر من الطرق القياسية، عبر 32 دولة آسيوية، مع ارتباط هذه الشبكة بدورها مع أوروبا.

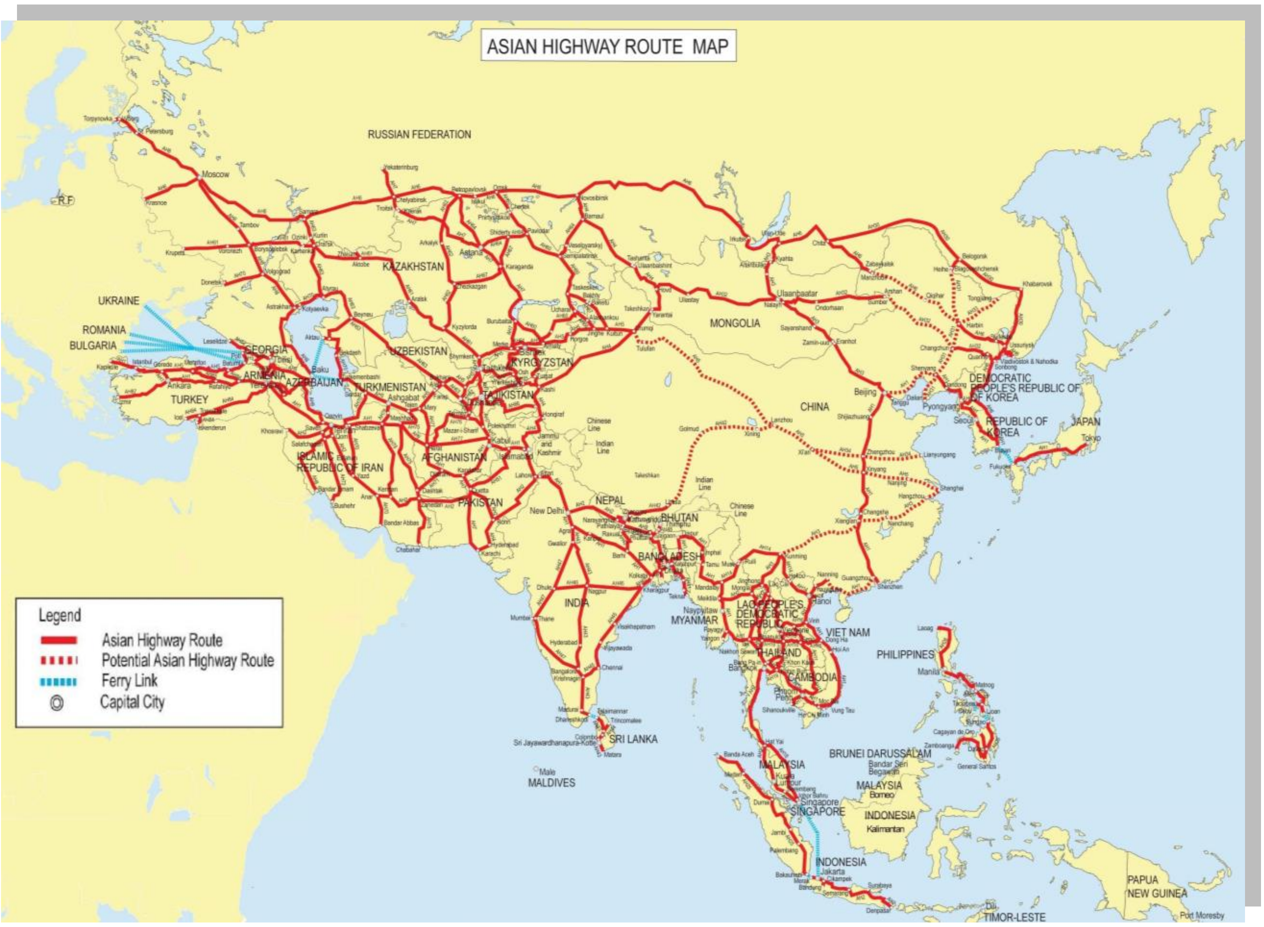
بدأت الدول الآسيوية في إنشاء مشروع الطرق الرئيسية الآسيوية في نفس الفترة لمثيله من مشروع السكك الحديدية العابرة لآسيا (سنة 1960)، وذلك من أجل ترقية النقل البري الدولي بالطرق البرية في المنطقة الآسيوية، حيث تميزت المرحلة الأولى من هذا المشروع بتنفيذ نسبة كبيرة منه خلال الفترة 1960 . 1970، لكن لم يكن لذلك المشروع أن يستمر بعد ذلك بنفس الوتيرة، لتعليق ضخ رؤوس الأموال الموجهة له بعد سنة 1975.

كانت فترة الثمانينات والتسعينات من القرن الماضي فترة ازدهار جديدة لمشروع الطرق البرية الآسيوية، حيث كان هذا المشروع من بين الركائز الأساسية الثلاث لمشروع تنمية البناء التحتي للنقل الأرضي الآسيوي، والذي أقرته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي، وكان لتطور التأثيرات الاقتصادية الإقليمية الدور الرئيس في ترقية النقل البري بالطرق البرية في آسيا، هذا ويمكن القول أن الاتفاقات الحكومية على المستوى الدولي بخصوص شبكة الطرق البرية الرئيسية الآسيوية قد دخل حيز الاعتماد بتاريخ 18 نوفمبر 2003، وحيز التنفيذ في 04 جويلية 2005.

تم استثمار ما يقارب 26 مليار دولار أمريكي في تطوير شبكة النقل البري بالطرق البرية الرئيسية الآسيوية، إلا أنه قد تم تسجيل عجز مالي يقدر بـ 18 مليار دولار أمريكي على الأقل لتكملة هذا المشروع، إذ تقوم لأجل ذلك لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي بِحَثِّ الدول الأعضاء على إلزامية الاهتمام بتمويل هذا المشروع، من أجل تحسين التبادل التجاري الآسيوي محليا ودوليا، وخفض تكاليف نقله البري على الطرق البرية السريعة، ويمكن من خلال الخريطة البيانية رقم 02 التالية توضيح شبكة الطرق البرية الرئيسية الآسيوية.

خريطة بيانية رقم 02

<u>شبكة الطرق البرية الرئيسية الآسيوية (AHN)</u>



Source: Map 2010 for **<u>'Asian Highway Network'</u>**, on the official website of 'The ESCAP' at:
http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/ah_map_latest.jpg

الملاحظ من خلال الخريطة رقم 02 توزيع خطوط شبكة الطرق البرية السريعة على كامل المنطقة الآسيوية، وخاصة بالجزء الغربي منها، والجزء الجنوبي بجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بينما تفتقر الصين إلى الطرق البرية السريعة العابرة لآسيا، وذلك لاعتمادها على خطوط السكك الحديدية كما هو مبين بالخريطة رقم 01 السابقة.

المطلب الثاني: تطور شبكات النقل البري للإتحاد الأوروبي

تتفرع خطوط شبكات النقل البري بمنطقة الإتحاد الأوروبي حسب أولويات إقليمية، لا تتجاهل مثيلتها المحلية، ما يؤدي إلى وجوب دراسة كيفية إنشاء تلك الشبكات.

أولا: شبكة النقل البري للإتحاد الأوروبي وفق التفرع الإقليمي للأعصاب والأغصان

تتميز شبكات النقل البري للإتحاد الأوروبي بتنظيم محكم، وذلك من خلال التفرع الجيد

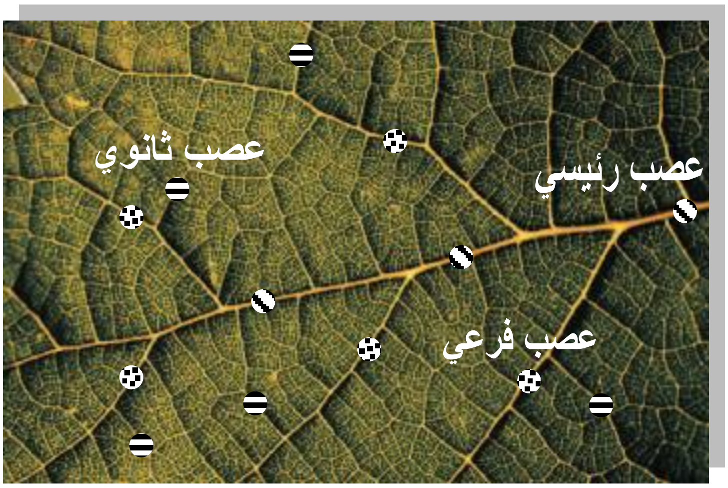
لخطوطها حسب الأولويات، ومن خلال تباين حجم السكان وموقعهم من منطقة لأخرى، وذلك إما قربا أو بعدا عن المراكز الحدودية، التي قد تكون شواطئا أو حدودا برية لدول مجاورة، دون أن ننسى الأهمية البالغة لحجم تجارة الدولة العضو محليا وخارجيا، ومدى تنوع مبادلاتها التجارية، كل ذلك وأكثر ساهم إلى أبعد الحدود في تبني استراتيجيات محدَّدة لمنطقة الإتحاد الأوروبي والاختيار بينها في كيفية رسم شبكات النقل البري.

لقد تبنَّت جهات مختصة العديد من استراتيجيات إنشاء شبكات النقل البري بمنطقة الإتحاد الأوروبي، فعلى سبيل المثال يمكن القول بوجود ما يشبه التفرع الحاصل في ورقة شجرة شديدة التفرع، أو التفرع الحاصل في أغصان شجرة بصورتها من الأعلى، كما هو مبين في الصورتين رقمي 01 و02 على التوالي:

صورة بيانية رقم 01

<u>تَصوُّرُ خطوط النقل البري</u>

<u>وفق تفرع أعصاب ورقة شجرة</u>

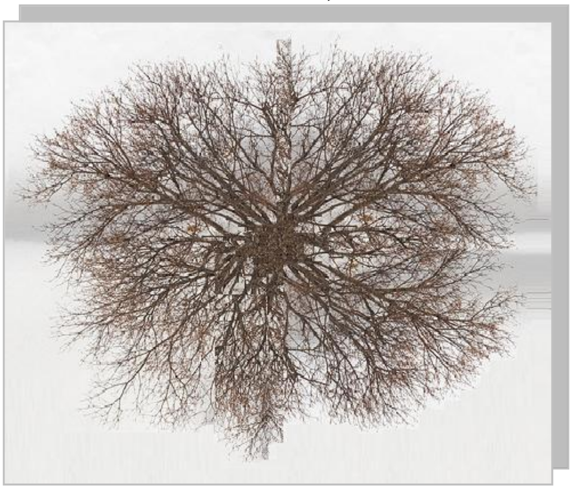


Source: Marc Bernot, **<u>et al.</u>**: **<u>Optimal transportation network: Models & Theory (Lecture notes in mathematics)</u>**, (France: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2009), P: 2.

صورة بيانية رقم 02

<u>تَصوُّرُ خطوط النقل البري</u>

<u>وفق تَفرُّعِ أغصان شجرة</u>



Source: http://farm4.static.flickr.com/3212/2295343723_9e60d02c67.jpg

يلاحظ من خلال الصورة البيانية رقم 01 مركزا لتفرع أعصاب الورقة من الجهة اليمنى، ينطلق ذلك في عصب رئيسي يتفرع إلى أعصاب فرعية، وكل ذلك في اتجاه الجهة اليسرى، مع وجود أعصاب ثانوية صغيرة الحجم وشديدة التفرع ومتباينة الاتجاه، تصل ما بين الأعصاب الرئيسية والفرعية، وتظهر الشبكة المكونة من جميع تلك الأعصاب المُشَكِّلَةِ للورقة كما هو مبين بالصورة، وقد يتم في الأغلب تبني هذه الاستراتيجية لتمثيلٍ مماثل الشكل في إنشاء شبكات النقل

البري الرابطة لشريط الدول المتجاورة في الإتحاد الأوروبي، أين تكون المراكز الرئيسية لشبكات النقل هي منتهى شبكات النقل المحلية الموصلة إلى منطقة الحدود بين الدول المتجاورة (1).

كما نلاحظ من خلال الصورة البيانية رقم 02 مقطع علوي لشجرة كثيفة الأغصان، حيث يظهر من خلال ذلك تفرع أغصان الشجرة في مختلف الجهات، ابتداء من مركز للتفرع يتوسط الصورة، وهو الشيء المماثل الذي يتم تبنِّيه في إنشاء شبكات النقل البري في الدولة الأوروبية الواحدة، حيث وبافتراض توسط الدولة المعنية مجموعة دول متجاورة ضمن منطقة الإتحاد الأوروبي، فإن المطلوب من تلك الدولة توصيل خطوط شبكات نقلها البري المحلية إلى جميع حدودها، بغية توصيل شبكة النقل المحلية تلك بمثيلاتها للدول المجاورة، الأمر الذي يشكل تفرعا رئيسيا في كل الجهات ابتداء من مركز معلوم بالدولة المعنية، تَتْلُوهُ تفرعات ثانوية أخرى باتجاه حدود الدولة انطلاقا من خطوط النقل البري الرئيسية، تربط بينهما خطوط ثانوية متباينة الاتجاه.

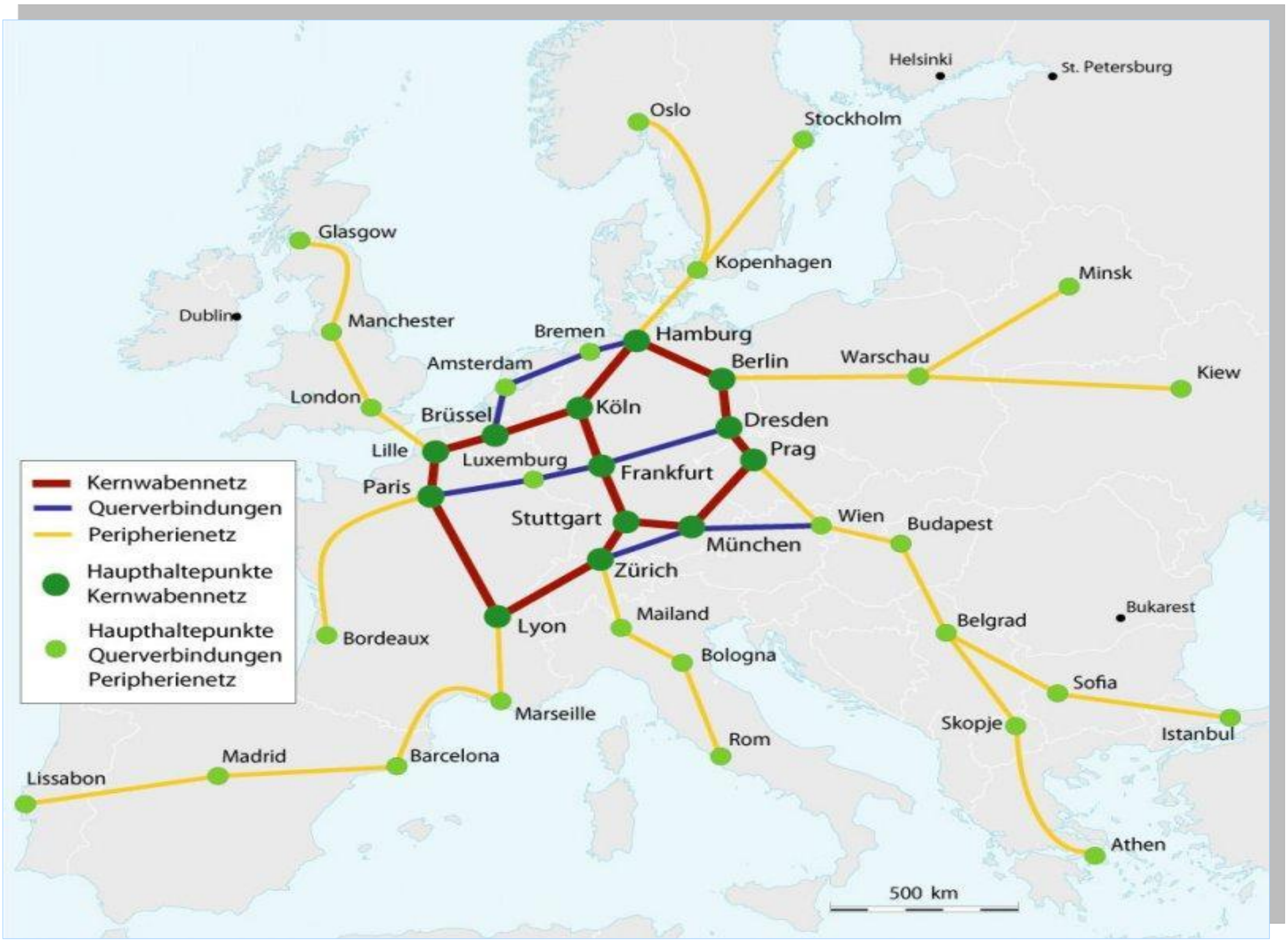
يتم تبني شبكة أغصان الشجرة المبينة في الصورة البيانية رقم 02 مرة أخرى كاستراتيجية لإنشاء شبكات النقل البري في الإتحاد الأوروبي، بافتراض أن هذا الأخير هو منطقة واحدة (بعد الإلغاء افتراضا للحدود الدولية للدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي) مماثلة للدولة الأوروبية الواحدة، وبذلك فإنه يمكن تطبيق إنشاء نفس شبكات النقل البري المحلية على الإتحاد الأوروبي كمنطقة واحدة، ويتبين ذلك من خلال الخريطة البيانية رقم 03 الموالية، الخاصة باستراتيجية إقليمية مشتركة بخصوص تشكيل شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي.

---

(1) Marc Bernot, **et al.**: **Optimal transportation network: Models & Theory (Lecture notes in mathematics)**, (France: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2009), PP: 1 – 3.

خريطة بيانية رقم 03

إحدى الاستراتيجيات الإقليمية المشتركة لتشكيل شبكة نقل بري في الإتحاد الأوروبي



Source: The Map was created by 'Dr. Michael Raschbichler' about **creating of the European transport network**, on the Link: http://magnetbahnforum.de/image_zoom.php?show=M2NjYzRmMGM4YmIwYzFhNjY5Y2Y0MWJiMmE4NzcyYWYuanBnP3dpZHRoPSI4MDAiIGhlaWdodD0iNjg5Ig%3D%3D

يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم 03 إحدى التصورات لتشكيل شبكات نقل بري عابرة لدول الإتحاد الأوروبي ومنه نحو كامل القارة الأوروبية، حيث تمثل الخطوط الحمراء ما يشكل شبكة من دائرتين ملتصقتين ببعضهما البعض في وسط منطقة الإتحاد الأوروبي، والتي عُنْوِنَتْ من خلال هذه الخريطة بـ الشبكة الدائرية الرئيسية (Kernwabennetz)، والتي يمكن أن تكون أول وأهم مراحل تشكيل شبكة النقل البري على المستوى الإقليمي الأوروبي، وذلك لانتقال المسافرين والسلع والخدمات بين شرق الإتحاد الأوروبي وغربه وبين شماله وجنوبه عبر النمط البري للنقل.

تتحدد النقاط الرئيسية (Haupthaltepunkte Kernwabennetz) لهذه الشبكة الدائرية الرئيسية من خلال الخريطة بين كل من جمهورية التشيك (عبر براغ)، وألمانيا (عبر ميونيخ

وشتوتغارت وفرانكفورت وكولونيا وهمبورغ وبرلين ودريسدن)، وسويسرا (عبر زيورخ)، وفرنسا (عبر ليون وباريس وليل)، وبلجيكا (عبر بروكسل)، ما يبين أن النصيب الأكبر من هذه الشبكة الدائرية الرئيسية يقع في ألمانيا، لتوسطها منطقة الإتحاد الأوروبي، من خلال الحجم الكبير لنشاط حركة مبادلاتها التجارية البرية محليا ومع الدول المجاورة لها.

كما يتبين من الخريطة البيانية رقم 03 ربط بعض نقاط التفرع في الشبكة الرئيسية بثلاث خطوط مكمِّلة، والمسماة بـ الخطوط المُوَصِّلَة (Querverbindungen)، وذلك بين كل من همبورغ وبروكسل (عبر بريمن وآمستردام)، دريسدن وباريس (عبر فرانكفورت ولكسمبورغ)، فينا النمساوية وزيورخ السويسرية (عبر ميونيخ)، بينما تتفرع ما تسمى بـ وحدات الشبكة الملحقة (Peripherienetz)، نحو باقي المناطق المتبقية بدول الإتحاد الأوروبي، حيث نلاحظ شرقا تفرع الشبكة الدائرية الرئيسية من برلين نحو وارسو البولندية، ثم نحو دول أوروبية مجاورة، ومن فينا نحو بلجراد الصربية، ثم لتتفرع منها نحو كل من إسطنبول التركية وأثينا اليونانية.

كما تتفرع الشبكة الدائرية الرئيسية جنوبا من مدينة زيورخ السويسرية عبر سلسلة المدن الإيطالية وصولا إلى مدينة روما، ومن مدينة ليون الفرنسية إلى مدينة إسبانيا ثم مدينة البرتغال بالجنوب الغربي، بينما تربط وحدات الشبكة الملحقة من ناحية الشمال، بين كل من مدينتي ليل الفرنسية والمملكة المتحدة عبر مدينتي لندن ومانشيستر، وصولا إلى أقصى الشمال البريطاني في مدينة غلاسكو.

يُلاحَظ من خلال هذه الاستراتيجية في بناء شبكات النقل البري، أنها استراتيجية مشتركة بين دول الإتحاد الأوروبي حسب الأهداف المحلية لكل دولة عضو، والأهداف الخاصة بالإتحاد الأوروبي كمُجَمَّعٍ إقليمي، وصولا إلى الأهداف القطرية أو أكبر من ذلك، ومن خلال ذلك يتم مراعاة مبدأ أولويات التبادل التجاري البري، والظروف الديموغرافية للمنطقة، بالإضافة إلى مواقع الدول ضمن منطقة الإتحاد الأوروبي، حيث تعتبر ألمانيا إحدى مناطق المركز في الإتحاد الأوروبي، والتي تشهد حركة كبيرة في تجارتها المحلية، والخارجية مع المناطق المجاورة لها، فضلا عن كونها منطقة عبور للمسافرين وحتى للسلع والمنتجات الأوروبية، ما يستدعي إنشاء أولى مراحل شبكات النقل البري الإقليمية على أرضها، باعتبارها مركزا أوروبيا مهما لذلك(1).

يتم تفرع شبكات النقل البري من المركز الألماني، وذلك تدريجيا نحو المناطق الأخرى المجاورة، حسب حاجة كل دولة لذلك محليا وخارجيا، هذا ويمكن الإشارة إلى أن القارة الآسيوية هي

(1) Manfred Boltze: **A German example for a public private partnership in transport research**, An article in ***IATSS Research***, Vol. 27, No. 1, (Tokyo, Japan: IATSS, 2003), P: 21.

بدورها عبارة عن مجموعة من الدول الآسيوية المتجاورة، والتي تم التطرق سابقا إلى تطور شبكات نقلها البري، إلا أن الجدير بالذكر هو أن تلك المنطقة (على خلاف منطقة الإتحاد الأوروبي) يغيب عنها تبني استراتيجيات إقليمية مشتركة، وتعتلي فيها الأهداف المحلية مثيلتها الإقليمية، وتفتقر فيها للاندماج الاقتصادي كالأوروبي، الأمر الذي يعيق حتما التَّوَصُّل المشترك لإنشاء شبكات نقل بري عابر للقارة الآسيوية انطلاقا من دراسات ذات أولويات آسيوية محلية أكثر منها إقليمية.

لقد ساهمت العديد من الدراسات الأوروبية التنبؤية، المتعلقة بالتأثيرات الاقتصادية والاجتماعية لاستثمارات البينية التحتية للنقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي، بتصور شبكات نقل بري أقرب ما يمكن إلى الأمثلية، تعود من خلالها تلك الدراسات الأوروبية بالفائدة على الدول الأوروبية الأعضاء، وعلى سبيل المثال أن يتم تحديد تكاليف مثلى في إنشاء مشروعات النقل البري دون اجتيازها لخط الخسائر، ويتم استخدام شبكات النقل البري تلك في لعب دور محفز لقيام نشاط أكبر للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في منطقة الإتحاد الأوروبي.

ثانيا: شبكة النقل البري للإتحاد الأوروبي وفق سيناريوهات مشروع "SASI"

لقد استُحدِثت سيناريوهات عديدة من أجل تطوير مشاريع نقل بري استثمارية بالمنطقة، من بينها مشروع "التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية والمكانية لاستثمارات البنية التحتية للنقل وتحسينات نظام النقل" (SASI)، والذي تم تطويره من خلال مشروع "التقييم المتكامل الاقتصادي والمكاني وتأثيرات شبكة الاستثمارات في مجال النقل والسياسات" (IASON)، إذ يهدف مشروع إلى التنبؤ بالآثار الاقتصادية والاجتماعية للاستثمارات المُقترَحة في البنية التحتية للنقل، وذلك عن طريق العديد من السيناريوهات المقترحة، وتحديد السيناريو الأقرب إلى الأمثلية، ولعل تلك السيناريوهات التنبؤية وأخرى تتفق فيما بينها في عدة نقاط فيما يخص كيفية رسم شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي، سواء كانت مخصّصة للنقل بالطرق البرية أو حتى بالسكك الحديدية، وسواء كان ذلك موجّها لتنقل المسافرين عمالا وسائحين أو لنقل السلع والمنتجات المختلفة، وذلك دون أن يتم تجاهل ظروف كل دولة عضو كما سبقت الإشارة إليه سابقا(1).

تقوم كثير من الدراسات الأوروبية التنبؤية على الاستعانة بمعطيات توزيع الكثافة السكانية في منطقة الإتحاد الأوروبي وتغيرات نسبها في عامل الزمن، بالإضافة إلى حجم وتوزيع الناتج المحلي الإجمالي للفرد في المنطقة، وتطوّر حجم معدلات العمالة أيضا، وذلك ما توضحه الخرائط

---

(1) Carsten Schürmann, **<u>et al.</u>**: **<u>Trans – European Transport Networks and Regional Economic Development</u>**, A Paper presented at ***The 42nd Congress of the European Regional Science Association (ERSA)***, (Dortmund - Germany: August 27 – 31, 2002), PP: 3 – 15.

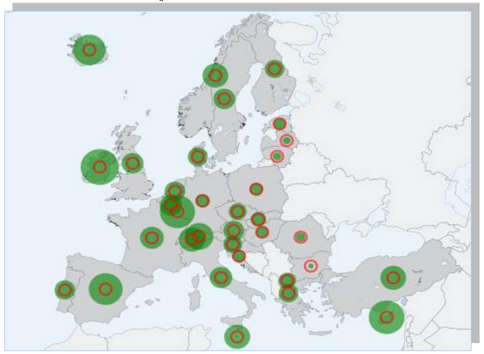
البيانية أرقام 04، 05، و06 بالترتيب، الأمر الذي ينتج عنه في حال الاستعانة بهذه العوامل في دراسة كيفية رسم شبكات النقل البري في الإتحاد الأوروبي إمكانية الحصول على شبكات نقل بري أكثر خدمة للمنطقة، ببدائل مدروسة وأهداف واضحة، وتبين الخريطة البيانية رقم 07 الموالية أولويات مسارات خطوط شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي، المتفق عليها بين عديد من السيناريوهات التنبؤية، تبعا للاستعانة بقراءات قياسات عوامل اقتصادية واجتماعية مختارة (الكثافة السكانية، الناتج المحلي الإجمالي للفرد، معدل العمالة)[1] .

---

(1) The EXTRA consortium for DG Energy and Transport: **Evaluating Trans-European Networks**, A Paper in the Brochure: ***European Transport Networks, Results from the transport research programme***, (Belgium: the OOPEC, 2001), P: 10.

خريطة بيانية رقم 04

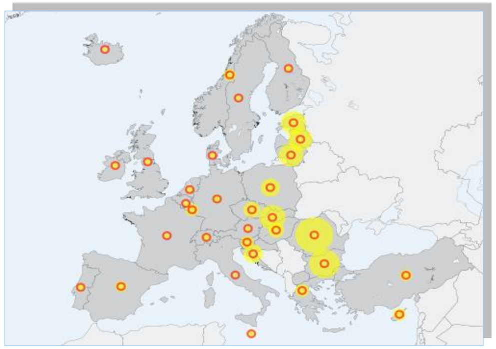
الكثافة السكانية الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: 2010 مقارنة بـ 2000



Sourse: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapTool
Closed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language
=en&pcode=tps00001&toolbox=data#

خريطة بيانية رقم 05

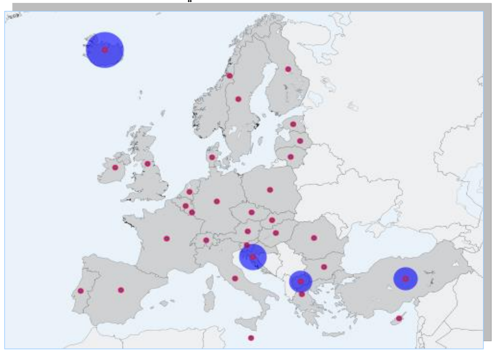
الناتج المحلي الإجمالي للفرد بالدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: 2009 مقارنة بـ 2000



Sourse: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapTool
Closed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language
=en&pcode=tsieb010&toolbox=types#

خريطة بيانية رقم 06

معدل العمالة بالدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي: 2010 مقارنة بـ 2000

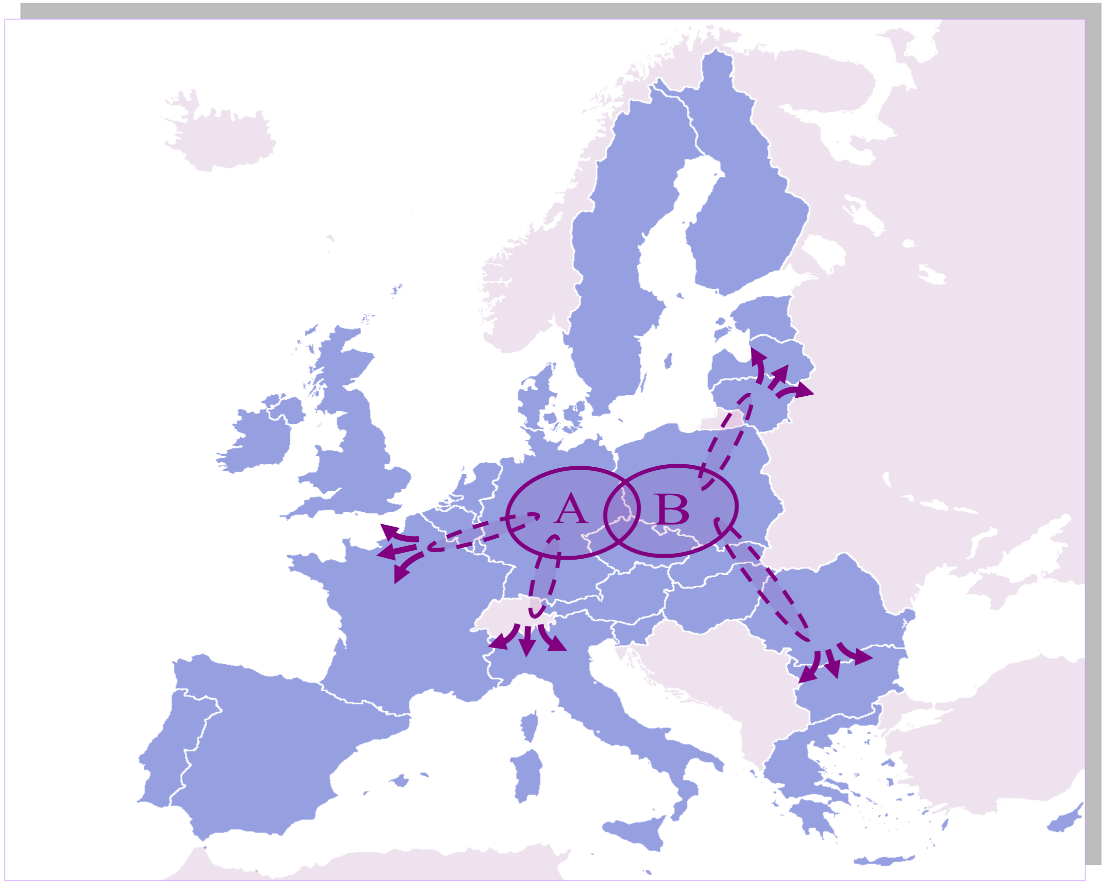


Sourse: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapTool
Closed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language
=en&pcode=tsiem010&toolbox=types#

خريطة بيانية رقم 07

أولويات مسارات شبكات النقل البري المتفق عليها

بين السيناريوهات التنبؤية المستعينة بعوامل الكثافة السكانية، الـ GDP للفرد، ومعدل العمالة



Sourse: A proposals by the researcher, on the map that linked on:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Map_of_EU_states_blank.png

الكثافة السكانية:
الحجم الأدنى: 0.923
الحجم الأقصى: 1.183
1.0، سنة 2010
0.1، سنة الأساس: 2000
EU = 100%

الـ GDP للفرد
الحجم الأدنى: 0.886
الحجم الأقصى: 1.769
1.0، سنة 2009
0.2، سنة الأساس: 2000
EU = 100%

معدل العمالة
الحجم الأدنى: 0.92
الحجم الأقصى: 78.2
80.0، سنة 2010
9.0، سنة الأساس: 2000
EU = 100%

يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم 04 توزيع الكثافة السكانية بالدول الأوروبية الأعضاء في الإتحاد الأوروبي خلال سنة 2010 (باعتبار سنة 2000 هي سنة الأساس)، حيث يرتفع حجم الكثافة السكانية في كل من السويد وإيطاليا ومالطا وفرنسا والنمسا وسلوفينيا، وتصل إلى ذروة الزيادة في كل من إيرلندا وإسبانيا وليكسمبورغ، حيث تقع أغلب دول هذه الزيادة في النصف الغربي لمنطقة الإتحاد الأوروبي.

كما يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم 05 توزيع الناتج المحلي الإجمالي للفرد بالدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي سنة 2009 مقارنة بسنة 2000، حيث تزيد نسب ذلك الناتج المحلي الإجمالي للفرد في النصف الشرقي لمنطقة الإتحاد الأوروبي على عكس توزيع الكثافة السكانية بالمنطقة، ويمكن ملاحظة ذلك (توزيع حجم الناتج المحلي الإجمالي للفرد) بشكل واضح في كل من إستونيا ولاتفيا وليتوانيا وسلوفاكيا وبلغاريا، وبأكبر نسبة في رومانيا، بينما توضح الخريطة البيانية رقم 06 توزيعا مختلفا ومتباينا مقارنة بما سبق، وذلك لحجم العمالة بالدول الأوروبية الأعضاء بالإتحاد الأوروبي خلال سنة 2010 باعتبار سنة 2000 دوما كسنة أساس، حيث ترتكز زيادة كبيرة من حجم العمالة المسجّلة في الرّبع الجنوبي الشرقي لمنطقة الإتحاد الأوروبي بكل من بلغاريا وسلوفينيا، بالإضافة إلى مناطق أوروبية أخرى كإسلندا وتركيا.

لقد حصلت المنطقة الشرقية للإتحاد الأوروبي على زيادة الناتج المحلي الإجمالي للفرد، بينما حصل الجزء الجنوبي الشرقي على زيادة تدفق العمالة خلال فترة العشر سنوات الأخيرة (قبل سنة 2010)، كما تباينت الزيادة في الكثافة السكانية بمختلف الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي، وكانت مرتفعة خصوصا بالربع الجنوبي الغربي للمنطقة، هذه الأخيرة التي كانت تحتاج إلى إنشاء شبكات نقل بري بالطرق البرية لتنقل المسافرين وحتى لنقل السلع والخدمات، أي يمكن أن يكون اعتماد الطرق البرية أكثر منه فيما يخص السكك الحديدية بهذه المنطقة لزيادة الكثافة السكانية بها بشكل ملحوظ، والتي أدت إلى زيادة أعداد المركبات بمختلف الأنواع والأشكال.

إن زيادة الناتج المحلي الإجمالي للفرد، يؤدي إلى زيادة أكبر في حجم المبادلات التجارية استهلاكا وتوزيعا على المستوى المحلي والإقليمي، وخصوصا في الجزء الشرقي لمنطقة الإتحاد الأوروبي كما يلاحَظ[(1)]، الأمر الذي تتبين من خلاله الأهمية البالغة لنقل السلع والمنتجات على حدود الشريط الشرقي الفاصل بين منطقة الإتحاد الأوروبي وما يجاورها، والذي يستدعي بذلك إنشاء شبكات نقل بري دولية في تلك المنطقة، وخاصة بالسكك الحديدية لتسهيل عمليات المبادلات التجارية من وإلى منطقة الإتحاد الأوروبي، وذلك كما يُوَضَّحُ بالمنطقة (B) والأسهم على يمينها

(1) Eurostat European Commission: **External and intra-European Union Trade, Data 2000 – 2007**, 2009 Edition, (Luxembourg: Publications.europa.eu, 2009), PP: 42 – 44.

بالخريطة البيانية رقم 07.

أما المنطقة (A) والأسهم المُمَثَّلة على يسارها في الخريطة البيانية رقم 07، فإنها تمثل جانبا آخر من تصورات شبكات النقل البري الواجب إنشاؤها بمنطقة الإتحاد الأوروبي، حيث أن ذلك الجزء الإقليمي الغربي قد تَوَجَّهَ قديما إلى إقامة التكامل الاقتصادي في مراحله الأولى وتحديدا في سنة 1990 وما قبلها، أين حصلت على إثره 12 دولة أوروبية (بالمنطقة الغربية للإتحاد الأوروبي) على عضوية الإتحاد الأوروبي، وبطبيعة الحال كان ذلك دافعا لإقامة شبكات النقل البري بالمنطقة (A) الموضحة بالخريطة البيانية رقم 07 مرورا إلى الجهة الغربية لها، وذلك بشكل أكبر فيما يخص مسارات خطوط الطرق البرية أكبر منه فيما يخص مثيلتها من السكك الحديدية.

اعتمدت المنطقة الغربية للإتحاد الأوروبي من خلال ذلك على تنقل المسافرين للعمل والسياحة بالدرجة الأولى على حساب النقل البري بالسكك الحديدية، وإمكانية استعمال الطرق البرية لنقل السلع والخدمات أيضا في تلك المنطقة، بالإضافة إلى اتصال المنطقة الغربية للإتحاد الأوروبي في جهتها الغربية بالمحيط الأطلسي (على عكس اليابسة التي تتصل بالجزء الشرقية للمنطقة الشرقية للإتحاد الأوروبي)، وذلك ما يستدعي اهتماما متزايدا بتطوير النقل البحري والنهري والجوي على حساب النقل البري بالسكك الحديدية.

يمكن القول أن شبكات النقل البري في منطقة الإتحاد الأوروبي تمتاز بعنصر الدراسات التنبؤية في إنشائها، بالإضافة إلى الحرص على خدمة أهداف الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي (المتكاملة اقتصاديا) محل إنشاء هذه الشبكات، والمساهمة المشتركة في سداد تكاليفها[1]، الأمر الذي يميز شبكات النقل البري للإتحاد الأوروبي عن مثيلتها الآسيوية، ومما سبق يمكن القول أن تأثير شبكات النقل البري على تطور أداء التجارة الإقليمية والتنمية الاقتصادية والتكامل التام لمنطقة الإتحاد الأوروبي هو تأثير بالغ الأهمية، أكثر من مثيله بالنسبة للقارة الآسيوية، وذلك لتوافر إنشائه على منهج مدروس.

[1] The EXTRA consortium for DG Energy and Transport: **Developing Trans-European Networks**, 2001, ***Op cit.***, P: 16.

خلاصة الفصل الأول

النقل كنشاط خاص، هو ذات أبعاد تتعدى كونه وظيفة لنقل السلع والمنتجات، فهو عبارة عن عامل هام لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى، إلا أن العديد من النظريات الاقتصادية تجاهلت من خلال استراتيجيات التنمية متغيرات الحيز المتخلف الذي تمتاز به الدول النامية، بينما كان من الواجب أن تولي دراسات التنمية الاقتصادية تحليلا أكبر لدور النقل في التنمية، ويمكن القول أنه كان جليا قياس أهمية النقل، ومكانته في استراتيجيات التنمية، من خلال نظريات التنمية المتوازنة وغير المتوازنة وفي ظل مفهوم النمو القطبي.

يمكن القول أن تجارب الدول في النقل والتنمية تتلخص من خلال دراسة النقل بالمنطقة الآسيوية ومنطقة الإتحاد الأوروبي، حيث أن خطوط شبكات النقل البري الأوروبية تتفرع وفق دراسات محكمة، تساهم فيها مواقع الكتل السكانية، البعد أم القرب عن المراكز الحدودية الدولية، وحجم التجارة المحلية والإقليمية أوروبيا، في تمثيل تلك الشبكات، إذ وتعتبر ألمانيا مركز شبكات النقل البري الأوروبية، التي تتفرع منها إلى بقية الدول الأوروبية، وفق استراتيجية تفرع أغصان الشجرة (أعصاب رئيسية وفرعية وثانوية)، كما تقوم الدراسات على عدة سيناريوهات للتنبؤ بالآثار الاقتصادية والاجتماعية لاستثمارات البنية التحتية للنقل البري الأوروبي، من أجل توفير بدائل أفضل لمسارات خطوط تلك الشبكات، وفي ذات السياق، يمكن القول أن إنشاء شبكات النقل البري الأوروبية، خلافا لمثيلتها الآسيوية، يقوم على استراتيجيات وأهمية إقليمية أكثر منها محلية، وعلى درجات عليا من التكامل الاقتصادي أكثر منها مصالح أوروبية محلية.

يمكن القول أن شبكات النقل البري الأوروبية أكثر قدرة على إحداث التنمية الاقتصادية، فهي تساهم في زيادة متوسط الناتج المحلي الإجمالي الأوروبي، وتزيد خطوط تلك الشبكات في التدفق السلعي (بالإضافة إلى تدفق الأفراد العاملين أو السائحين)، ما بين الدول الأوروبية الطرفية والوسطى بالمنطقة، كما أن لشبكات النقل البري الأوروبية دور في تصحيح الاختلالات الهيكلية، فتساهم في توزيع عناصر الإنتاج بكفاءة من خلال الاندماج في كافة العمليات الإنتاجية والبنية التحتية للعديد من الأنشطة الاقتصادية، كما تساهم شبكات النقل البري بالمنطقة الأوروبية في توفير السلع والمنتجات ذات المزايا التنافسية، من خلال توفير مبادلات تجارية بانتقال سريع وتكاليف منخفضة.

الفصل الثانـي

التجارة الخارجية للدول المغاربية وأداء تجارتـها البينية

تمهيد:

يتطور اقتصاد الإقليم من خلال التبادل التجاري البيني الحادث بين دوله المتجاورة، لاسيما ما يتم الحصول عليه من عوائد التجارة الخارجية غير البينية، لكن تختلف درجة التكتل الاقتصادي من منطقة لأخرى حسب ظروف مختلفة، ومن أجل التعرف على أداء اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي تقوم الدراسة بتبيان واقع الاقتصاد المغاربي من خلال وصفه وتحليل تطوره، بالإضافة إلى تحليل التجارة الخارجية وواقعها بدول الإتحاد من خلال تبيان طبيعتها وتوضيح مدى مساهمتها في التجارة العالمية، وتحديد العلاقة بين نمو الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية لدول الإتحاد.

كما يتم من خلال الدراسة تحليل التبادل التجاري البيني بمنطقة الإتحاد، من خلال توضيح أداء التجارة البينية وأهميتها النسبية، وتحديد الهيكل السلعي للتجارة البينية المغاربية، لاسيما توضيح فرص تطور اقتصادات الدول المغاربية، ويتم تقسيم الدراسة في الفصل الثاني إلى مبحثين كما يلي:

- ✓ المبحث الأول: الاقتصاد المغاربي والتجارة الخارجية؛
- ✓ المبحث الثاني: التبادل التجاري البيني بمنطقة إتحاد المغرب العربي.

المبحث الأول

الاقتصاد المغاربي والتجارة الخارجية

خلال العشرية الأخيرة ولقاء تغير الاقتصاد العالمي، فإن اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي قد تأثرت بدورها بالظروف الدولية المحيطة، ومن خلال ذلك تبين الدراسة بالمطلب الأول واقع الاقتصاد المغاربي، ومن خلال المطلب الثاني تحليل التجارة الخارجية المغاربية.

المطلب الأول: واقع الاقتصاد المغاربي

أولا: وصف اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي

تتباين وتختلف الهياكل السلعية والخدماتية لاقتصادات دول إتحاد المغرب العربي، حيث يمكن القول أن اقتصاد الجزائر يعتمد على صادرات النفط والغاز والصناعات البتروكيمياوية بالدرجة الأولى، وذلك بنسبة 97% مجتمعة، بالإضافة إلى الاقتصاد الزراعي بدرجة أقل فيما يتعلق بالحمضيات والتمور والحبوب.

تشترك ليبيا في تصدير النفط وبعض الصناعات البتروكيمياوية أيضا، بينما أضحت موريتانيا بلد مصدرا للنفط، وحتى الحديد من قبل ذلك، كما تعتمد تونس في اقتصادها على السياحة وصناعة الألبسة وبعض الصناعات الميكانيكية، وأما الاقتصاد المغربي فإنه يعتمد على قطاع الزراعة بالدرجة الأولى.[1]

يمكن لدول إتحاد المغرب العربي بذلك أن تقوم برفع نسب التبادل التجاري فيما بينها أو ما يعرف بالتجارة البينية لامتلاكها مزايا نسبية عديدة في مختلف المنتجات والسلع والخدمات، وذلك دون إهمال التجارة الخارجية المغاربية غير البينية، التي تساهم بشكل أو بآخر في الحصول على عائدات مالية قد يتم استغلالها في تحقيق بعض استراتيجيات التبادل التجاري البيني ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي.

هناك العديد من مؤشرات قياس النشاط الاقتصادي بالبلاد المغاربية، ويتمثل ذلك في كل من إنفاق المستهلكين، سعر الصرف، الناتج المحلي الإجمالي، الناتج القومي الإجمالي، سوق الأسهم المالية، سعر الفائدة، الدين الوطني، معدل التضخم، حجم البطالة، والميزان التجاري، إلا أن تحليل واقع اقتصادات الدول عموما يعتمد اعتمادا كبيرا على مؤشرات الناتج المحلي الإجمالي ونصيب الفرد منه، والناتج القومي الإجمالي أيضا، وذلك لكونهما يتضمنان النشاط الاقتصادي لأي تبادل مالي كان،

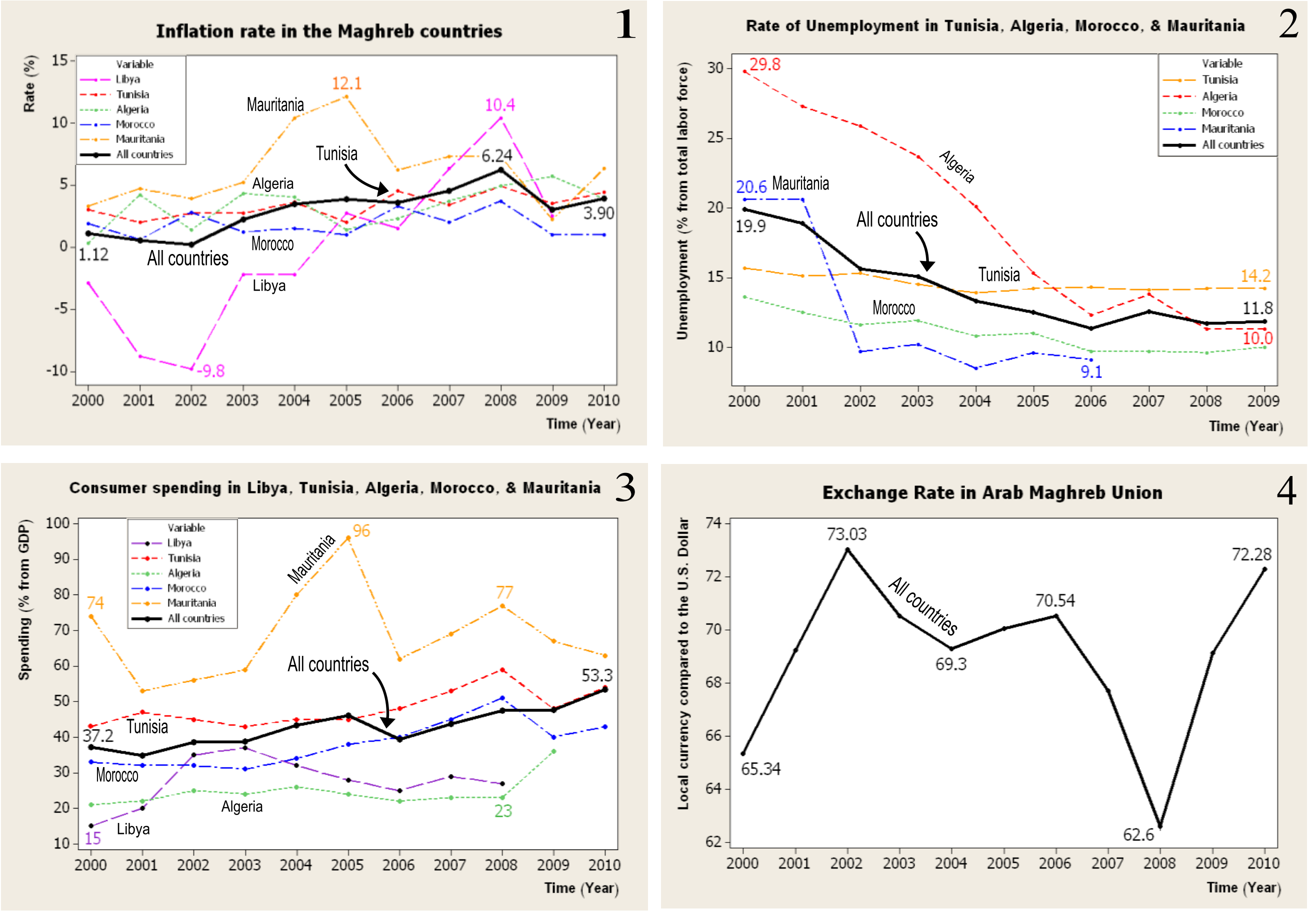
---

[1] The Economic of the A.M.U., on the following Wikipedia Site:
http://en.wikipedia.org/wiki/Arab_Maghreb_Union

ويمكن من خلال الرسم البياني رقم 01 توضيح واقع اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي والاقتصاد المغاربي ككل عن طريق بعض المؤشرات سابقة الذكر.

رسم بياني رقم 01

تطور مؤشرات اقتصادية ذات العلاقة بالنشاط الاقتصادي المغاربي



Source: By Researcher, with the Data of The World Bank on following link:
http://data.albankaldawli.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG
http://data.albankaldawli.org/indicator/NE.IMP.GNFS.ZS
http://data.albankaldawli.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS
http://data.albankaldawli.org/indicator/PA.NUS.FCRF

يعكس معدل التضخم في اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي التغير السنوي للنسبة المؤوية في التكلفة على المستهلك المتوسط للحصول على سلة من السلع والخدمات التي يمكن أن تثبت أو تتغير على فترات زمنية محددة، ويلاحظ من خلال الشكل الأول للرسم البياني رقم 01 تطور معدلات التضخم لدول إتحاد المغرب العربي خلال الفترة 2000 . 2010.

يلاحظ من خلال ذلك تطور معدل متوسط التضخم المعني لمجموع دول إتحاد المغرب العربي ما بين 1.12% و 3.9% لحدود الفترة 2000 . 2010، مع تسجيل ذروة ارتفاع سنة 2008 إلى غاية

6.24%، بينما يمكن القول أن دول إتحاد المغرب العربي فرادى قد سجلت تطور معدلات تضخم متباينة خلال الفترة السابقة، حيث يتباين ذلك بشكل بسيط بالنسبة لكل من تونس، الجزائر، والمغرب حدود 3% (متوسط سنوي)، إلا أن معدل التضخم بالنسبة لكل من ليبيا وموريتانيا يتباين بشكل كبير جدا خلال الفترة 2000 . 2010، حيث يسجل قيمة سالبة في ليبيا خلال الفترة 2000 . 2005، وذلك بذروة انخفاض إلى غاية القيمة المطلقة 9.8% سنة 2002، ثم يسجل ذلك قيمة موجبة عند 2.5% بين حدود الفترة 2005 . 2010، وبذروة ارتفاع إلى غاية 10.4% سنة 2008، وبالمثل، تسجل موريتانيا تباينا في تطور معدل التضخم بها، إلا أنه يسجل قيمة موجبة خلال كل سنوات الفترة 2000 . 2010 كما هو مبين بالرسم البياني رقم 01، حيث يرتفع ذلك سنة 2005 إلى غاية 12.1% (ذروة الزيادة).

ينعكس واقع الاقتصاد بدول إتحاد المغرب العربي في حجم البطالة المسجلة وتطورها خلال فترة من الزمن، حيث يبين الشكل الثاني من الرسم البياني رقم 01 تطور معدل البطالة كنسبة إلى إجمالي القوى العاملة في الدول المعنية*، والواضح أن معدل البطالة ينخفض في كل الدول المعنية، ما يجعل متوسط حجم البطالة لإتحاد المغرب العربي ككل ينخفض بدوره خلال الفترة 2000 . 2010، وخصوصا ما بين حدود الفترة 2000 . 2004، أين يساهم في تسجيل ذلك الانخفاض الكبير لمعدل البطالة لكل من الجزائر (من 29.8% سنة 2000 إلى 20% سنة 2004) وموريتانيا (من 20.6% سنة 2000 إلى 13% سنة 2004)، كما يمكن القول أن المغرب تسجل أقل معدل بطالة بدول إتحاد المغرب العربي، وذلك بانخفاض بسيط خلال الفترة 2000 . 2010 (حجم سنوي متوسط يعادل نسبة 11%).

يثبت حجم البطالة في تونس خلال فترة الدراسة، لكن بمعدل مرتفع يفوق 15%، وإن كان هذا الحجم جيدا خلال الفترة 2000 . 2004 لأنه ينخفض عن الحجم المتوسط لإتحاد المغرب العربي ككل، إلا أنه بعد سنة 2004 يصبح الأكبر ارتفاعا على مستوى الدول المغاربية فرادى وعلى متوسط حجمه لإتحاد المغرب العربي ككل.

يعتبر إنفاق المستهلكين أحد المؤشرات الاقتصادية الهامة التي تسمح بتبيان حالة الاقتصاد لدولة ما، حيث يمكن التعبير عنها بالواردات السلعية والخدماتية من جميع دول العالم، ويبين الشكل الثالث من الرسم البياني رقم 01 معدل إنفاق المستهلكين كنسبة من حجم الناتج المحلي الإجمالي في دول إتحاد المغرب العربي.

* لم يتم إدراج معدل البطالة في ليبيا خلال الفترة 2000 - 2010 لعدم توافر بياناتها.

يلاحظ من خلال ذلك تطور معدل إنفاق المستهلكين لمجموع دول إتحاد المغرب العربي، وذلك من نسبة 37.2% إلى غاية 53.3% بين حدود الفترة 2000 . 2010، وذلك بتطور سنوي متزايد على العموم، حيث يمكن القول أنه تم تسجيل تلك الزيادة المتتالية تبعا لارتفاع معدل إنفاق المستهلكين خلال الفترة 2003 . 2008 لكل من تونس والمغرب، مع تسجيل أكبر معدلات إنفاق المستهلكين بالنسبة لموريتانيا (بذروة ارتفاع إلى غاية 96% سنة 2005، وبدرجة أقل تعادل نسبة 77% سنة 2008).

يلاحظ كذلك انخفاض معدل إنفاق المستهلكين بالنسبة لليبيا خلال الفترة 2003 . 2008 من نسبة 35% تقريبا إلى غاية 26% بين حدود الفترة الأخيرة، لكن لم يؤثر ذلك الانخفاض على التطور المتزايد لمعدل إنفاق المستهلكين الكلي لمجموع دول إتحاد المغرب العربي.

يلاحظ من خلال الشكل الرابع من الرسم البياني رقم 01 تطور معدل سعر الصرف لإجمالي دول إتحاد المغرب العربي، وهو أحد المؤشرات الاقتصادية الهامة التي تقيس التطور المالي لاقتصاد البلاد، حيث يتباين تطور معدله بالارتفاع والانخفاض من خلال الرسم البياني، وذلك في المجال ما بين نسبتي 62.6% و73.03% (ذروتي الانخفاض والارتفاع على التوالي)، ويبين ذلك التطور المتباين عدم قدرة اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي على السير بوتيرة واحدة فيما يخص التدفقات النقدية الداخلة للبلاد المغاربية، سواء كان ذلك من خلال تباين حجم الصادرات أو تباين عائداته المالية.

ثانيا: تحليل تطور اقتصادات دول إتحاد المغرب العربي

يبين معدل التضخم المنخفض في ليبيا خلال سنة 2002 تسجيل انخفاض معتبر في المستوى العام للأسعار، أو الدخول متمثلة إما في الأجور أو الأرباح أو غير ذلك، أو يمكن أن يكون ذلك متجسدا في انخفاض التكاليف، كما يمكن أن تكون هذه الظواهر أخيرة الذكر قد حدثت بعضها أو مجتمعة مع بعض خلال سنة 2002، وقد يعود ذلك الانخفاض إلى تسجيل عرض سلعي أكبر من الطلب السلعي بالنسبة لليبيا، مما يؤدي إلى انخفاض سرعة تداول النقد في السوق الليبية، لكن مع ارتفاع معدل التضخم في ليبيا إلى غاية 10.4% خلال سنة 2008 (ذروة الارتفاع المسجلة) فإن ذلك يتجلى في ارتفاع محسوس للمستوى العام للأسعار مقارنة بالسنة التي تم فيها تسجيل أدنى معدل تضخم، وذلك ما يسبب انهيار بدرجة معينة للعملة الليبية، وارتفاع معدل الفائدة لدى البنوك الليبية.

يعكس تسجيل معدل تضخم موجب في موريتانيا خلال كامل سنوات الفترة 2000 . 2010 بالشكل الثاني من الرسم البياني رقم 01 التأثير السلبي الأكبر لموريتانيا مقارنة بدول إتحاد المغرب العربي الأخرى، خصوصا سنة 2005 أين تم تسجيل ذروة الزيادة في معدل التضخم (12.1%)،

وذلك ما يعني أن موريتانيا أكبر دولة مغاربية تعاني من التأثير السلبي لارتفاع المستوى العام للأسعار بها، وارتفاع حجم التكاليف الإنتاجية محليا، مما يؤدي إلى حدوث عجز في الميزان التجاري الموريتاني.[1]

تثبت عموما معدلات التضخم لكل من تونس، الجزائر، والمغرب خلال الفترة 2000 . 2010، لكن بقيم موجبة لاعتماد تلك الدول على الإنتاج بنسب معينة (تونس والمغرب) أو انتهاج سياسة خفض معدل البطالة[2] أو رفع دخول العمالة (الجزائر)، لكن كانت فترة الخمس سنوات بدأ من سنة 2000 فترة تحسن للاقتصاد الليبي أكثر من الاقتصادات المغاربية الأخرى، وهو الأمر الذي أدى إلى خفض معدل التضخم المتوسط لإتحاد المغرب العربي ككل في نفس الفترة، ويتجسد ارتفاع متوسط معدل التضخم للإتحاد في الشكل الأول للرسم البياني رقم 01 خلال الفترة 2002 . 2008 في انخفاض معدل البطالة بنسبة أكبر خلال نفس الفترة، وذلك لتأثير التضخم بنسبة كبيرة على كل من الاقتصاد الموريتاني (2000 . 2006) والاقتصاد الجزائري (2001، 2003، و2004)، كما يمكن القول من خلال الشكل الثاني للرسم البياني رقم 01 أن معدل التضخم المسجل بالنسبة للمغرب هو التضخم الركودي[3]، الذي يصادف فيه تسجيل معدل بطالة منخفض كذلك.

يؤدي انخفاض معدل البطالة خلال الفترة 2000 . 2009 إلى توظيف عناصر الإنتاج على المستوى المغاربي عموما، وذلك تبعا لارتفاع الطلب السلعي، أين تزيد أجور العمالة، خصوصا في موريتانيا، تونس، والمغرب (جراء زيادة إنفاق المستهلكين بالبلدان الأخيرة من خلال الشكل الثالث للرسم البياني رقم 01).

يُفترَض أن يكون للمستهلك دور كبير في دفع نمو الاقتصاد عموما، لكن التوقعات لا تعكس الواقع في كل الأحيان، حيث ينخفض معدل إنفاق المستهلكين خلال السنوات 2000، 2005، 2008، و2009 بالنسبة لموريتانيا وخلال كامل الفترة 2003 . 2008 بالنسبة لليبيا، وذلك بالرغم من أن سوق العمل يتحسن على العموم بالنسبة للدول سابقة الذكر، إلا أن نمو الأجور أو إحدى الظواهر المماثلة (ثقل الديون على العائلات مثلا) والتي تعكس انخفاض المستوى العام للأسعار هي من تؤثر على إنفاق المستهلكين من خلال السير في الاتجاه المعاكس (انخفاض التضخم)، وذلك ما سوف يؤثر على نمو معدل إنفاق المستهلكين الكلي لإتحاد المغرب العربي (الانخفاض المماثل خلال سنة 2005)، وفيما عدى ذلك يتزايد معدل إنفاق المستهلكين الكلي للإتحاد خلال السنوات الأخرى من

(1) Jeff Madura: **International Financial Management**, Tenth Edition, (Canada: Cengage - C.L., 2010), PP: 39, 41.
(2) Alvaro Cencini, and Mauro Baranzini: **Inflation and Unemployment: Contributions to a new macroeconomic approach**, 2005 Edition, (New York – The U.S.: Routledge, 2005), P: 41.
(3) William J. Baumol, & Alan S. Blinder: **Economics: Principles and Policy**, Eleventh Edition, (The U.S.A.: Cengage – C.L., 2011), PP: 583, 595.

الفترة 2000 . 2010 ولكن بمتوسط ضئيل، بسبب أن نمو إنفاق المستهلكين بالنسبة لموريتانيا وتونس (وحتى المغرب في الفترة 2005 . 2009) يمثل نسبة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي لكل دولة.

عوامل أخرى قد تؤثر سلبا على نمو إنفاق المستهلكين، كالأزمة المالية العالمية التي أدت إلى مخاوف بشأن أزمة الديون المالية لكل من موريتانيا، تونس، والمغرب، خلافا للجزائر وليبيا اللتين لم يتأثر كثيرا اقتصاديهما بذلك، ما أدى إلى تسجيل نمو إنفاق مستهلكين متزايد (بالنسبة للجزائر خصوصا).

تجدر الإشارة إلى أن انخفاض أو ارتفاع معدل التضخم في البلاد المغاربية يؤدي إلى ارتفاع معدلات الفائدة، مما يجنب المستثمرين من الاقتراض، فينحسر الاستثمار وينخفض النمو الاقتصادي، وذلك ما يخفض قيمة العملة المغربية أمام العملات الأخرى الأجنبية، كما أن تراجع الصادرات أو انخفاض عوائدها المالية بالنسبة لدول إتحاد المغرب العربي فرادى يؤثر على حجم التدفقات النقدية الداخلة للبلاد، ولكن لا تتأثر البلاد المغاربية بسعر الصرف كثيرا لأن تأثير بشكل كبير من خلال الفترات طويلة المدى.

تستنتج الدراسة من خلال تحليل تطور اقتصاد دول إتحاد المغرب العربي تسجيل انخفاض مستوى الأسعار في ليبيا خلال سنة 2002 مما سمح بتسجيل عرض سلعي أكبر من الطلب السلعي، بينما كان هناك انهيار لعملة الليبية سنة 2008 وارتفاع معدلات الفائدة مما يجنب الاقتراض ويحسر الاستثمار ويخفض النمو الاقتصادي عموما.

كما يمكن القول أن موريتانيا قد عانت من ارتفاع حجم التكاليف الإنتاجية محليا (خصوصا في سنة 2005)، وحدوث عجز في ميزانها التجاري، وأما بالنسبة لكل من تونس والمغرب فهما لم يتأثرا بمعدلات التضخم بنسبة كبيرة، وذلك لإتباع سياسات اقتصادية مختلفة من أجل كبح التأثير السلبي الكبير لارتفاع المستوى العام للأسعار، ومثال تلك السياسات أو الاستراتيجيات الاقتصادية المتبعة استراتيجية خفض نسب البطالة خصوصا على مستوى الجزائر، بينما سُجِّلَ ما يسمى اصطلاحا بالركود التضخمي في المغرب، وبالمقابل ارتفع إنفاق المستهلكين بهذه الأخيرة وفي كل من موريتانيا، تونس كذلك، من خلال زيادة أجور العمالة.

المطلب الثاني: تحليل التجارة الخارجية، وواقعها في دول إتحاد المغرب العربي

أولا: طبيعة التجارة الخارجية الدولية، ومساهمتها في التجارة العالمية

تتحدد التجارة الدولية من خلال ما يسمى بالمزايا النسبية للتجارة، التي تؤثر بدورها على الأسعار المحلية والدولية، في ظل محدودية الموارد الاقتصادية، إلا أنه يُعتقَد بإمكانية نقل التجارة الدولية إلى جميع أنحاء العالم، في حال توافر الجودة اللازمة وأحسن تقنيات النقل، الأمر الذي يمكن من خلاله الحصول على موارد مالية جديدة في أي زمان، لكن من النظريات الاقتصادية ما تفسر إلزامية التدخل الحكومي لحماية اقتصادات الدول.[1]

كما يمكن القول كذلك أن الكثير من النظريات تفيد بأهمية تحرير التجارة وأثر ذلك على النمو الاقتصادي، إلا أن بعض النظريات الأخرى تفسر ذلك بإلزامية توافر ظروف محددة لتحقيق التأثير السابق الذكر في شكله الإيجابي، كما يمكن القول أن بعض الاقتصاديين يؤكدون بأن العلاقة بين النمو الاقتصادي والتجارة الخارجية ليست بالضرورة طردية من الجهتين، لأنه في كثير من الأحيان يتم تسجيل نسب مرتفعة للصادرات في الدول ذات الارتفاع الكبير في معدلات النمو الاقتصادي، وأن هذه النتيجة لا يمكن عكسها انطلاقا من العديد من الظروف غير المتماثلة.[2]

تعرف التجارة الخارجية بأنها حركة السلع والمنتجات والخدمات عبر الحدود البرية للدول، وهي تشكل حصة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي لكل دولة، كما أنها من بين القطاعات الحيوية في الاقتصاد، وتعتبر مؤشرا جوهريا على قدرة الدول إنتاجيا في الأسواق الدولية، وقد تكون بين دول متجاورة يجمعها إقليم واحد، أو حتى بين دول غير متجاورة يجمعها تجمع اقتصادي فريد، فيطلق عليها في كلتا الحالتين اصطلاحا "تجارة بينية"، ومثال ذلك التجارة البينية المغاربية، ونقصد بذلك ما يتم من تبادل للسلع والخدمات بيعا وشراء بين دول إتحاد المغرب العربي، والتي يتم من خلالها قياس مدى ترابط تلك الدول اقتصاديا.

تَأثَّر الاقتصاد العالمي منذ سنة 2008 بتداعيات الأزمة المالية العالمية، وقبل هذه الأزمة كان في وتيرة أحسن بشقيه السلعي والخدماتي، أو بالأحرى بحالته الطبيعية، وكانت التجارة العربية الإجمالية في تزايد مستمر لحجمها خلال العقد الأخير، وبالتحديد خلال الفترة 2000 . 2008، وذلك راجع للعديد من الأسباب وظروف كل دولة عربية على حدى، كما تختلف نسبة النمو من منطقة لغيرها ومن سنة لأخرى.

---

(1) Karl E. Case, **et al.**: **Principles of Economics**, Tenth Edition, (Boston – The U.S.: Prentice Hall, 2011), PP: 665, 666.

(2) أحمد الكواز: **جسر التنمية: التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي**، العدد 73، (الكويت: المعهد العربي للتخطيط، 2008)، ص ص: 6 - 8.

حققت التجارة العربية الإجمالية نموا سنويا متزايدا تقريبا خلال الفترة 2000 . 2008، وذلك لعدد من الأسباب والظروف، حيث ترجع تلك الزيادة في مجملها عموما خلال الفترة السابقة الذكر إلى ارتفاع أسعار النفط العالمية، مع بعض الأسباب الأخرى المتعلقة بكل دولة عربية على حدى، وظروف كل سنة لوحدها، وعلى سبيل المثال فقد كانت الزيادة في التجارة العربية في سنة 2002 راجعة بشكل أساسي إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي في معظم الدول العربية، وكانت زيادة الواردات العربية الإجمالية خصوصا في سنة 2004 راجعة إلى تراجع أسعار صرف الدولار أمام أغلب العملات الرئيسية الأخرى، بالإضافة إلى أن ارتفاع حجم التجارة العربية الإجمالية بالنسبة لسنة 2005 قد كان بسبب قرب استكمال البرنامج التنفيذي لمنطقة التجارة الحرة العربية بمطلع سنة 2005، والتي بموجبها تتحرر أسعار السلع المنتَجة عربيا من عبء الرسوم الجمركية في حالة التداول البيني بيعا وشراء على الصعيد العربي، والجدول البياني رقم 01 التالي يبين حجم التجارة الخارجية الإجمالية للدول العربية*، ومساهمتها في التجارة العالمية خلال الفترة 2000 . 2008.

جدول بياني رقم 01

حجم التجارة الخارجية للدول العربية ومساهمتها في التجارة العالمية: 2000 . 2008

وحدة القياس: 10^9 $، # تقاس بـ %.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
مجموع الصادرات العربية	259.7	236.7	245.0	304.0	396.5	559.6	681.0	792.3	1049.8
مجموع الواردات العربية	149.7	161.0	171.5	194.9	243.1	348.9	400.6	530.7	701.6
مجموع الصادرات العالمية	6385.0	6140.4	6427.7	7498.8	9099.3	10370.5	12005.2	13808.9	15735.4
مجموع الواردات العالمية	6595.6	6392.3	6640.3	7757.8	9470.0	10747.9	12448.9	14092.5	16169.1
نسبة الصادرات العربية إلى الصادرات العالمية #	4.1	3.9	3.8	4.1	4.4	5.4	5.7	5.7	6.7
نسبة الواردات العربية إلى الواردات العالمية #	2.3	2.5	2.6	2.5	2.6	3.2	3.2	3.8	4.3

المصدر: إعداد الباحث؛

صندوق النقد العربي: **التقرير السنوي لبرنامج تمويل التجارة العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2005، 2009)، ص ص: 7، 7.

* يقصد بحجم أو نسبة التجارة الخارجية الإجمالية للدول العربية أو ما تسمى بالتجارة الخارجية العربية الإجمالية، مجموع حجوم أو مجموع نسب التجارة الخارجية للدول العربية مجتمعة، وهي تشمل تلك التجارة البينية العربية، ومثيلتها من التجارة الخارجية مع الدول الأجنبية غير العربية، وينطبق هذا المفهوم على الصادرات أو الواردات في الجدول الموالي على أن يتم استبدال مصطلح التجارة بـ "الصادرات" أو "الواردات".

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 01 أن الصادرات العربية قد تراوحت بين الانخفاض والارتفاع الطفيف خلال الفترة 2000 . 2002، بعدما كانت قد سجلت قيمة 259.7 مليار دولار أمريكي سنة 2000، ثم ارتفعت بشكل كبير خلال الفترة 2003 . 2005، حيث تراوح ارتفاع الزيادة السنوية بين 30.4% في سنة 2004 و 38.7% في سنة 2005، لترتفع هذه الصادرات تدريجيا من 559.6 مليار دولار أمريكي سنة 2005 إلى 1049.8 مليار دولار أمريكي سنة 2008، وبمتوسط زيادة سنوية لفترة أربع سنوات من 11.2% (2000 . 2004) إلى 27% (2004 . 2008)، وترجع الزيادة الكبيرة في الصادرات العربية الإجمالية سنة 2008 إلى ارتفاع صادرات جميع الدول العربية شرقا وغربا وخصوصا النفطية منها، هذه الأخيرة التي استفادت بشكل واضح من الارتفاع النسبي لأسعار النفط العالمية.

على عكس ذلك، يبين الجدول البياني ذاته أن حجم الواردات العربية الإجمالية قد ارتفع بشكل بطيء، بمعدل زيادة سنوية تقدر تقريبا بـ 6.8%، خلال السنوات من 2000 إلى 2002، بينما ارتفع حجم الواردات العربية الإجمالية منذ سنة 2002 وحتى سنة 2008 بزيادة نسبية سنوية متزايدة، وذلك من 194.9 مليار دولار أمريكي سنة 2003 (بزيادة سنوية معادلة لـ 13.6%) إلى 701.6 مليار دولار أمريكي سنة 2008 (بزيادة سنوية معادلة لـ 32.2%)، ويرجع الارتفاع المستمرة لحجم ونسبة الزيادة السنوية للواردات العربية الإجمالية خلال الفترة 2000 . 2008 لارتفاع حجم المكاسب المالية للدول العربية مع تزايد الأسعار العالمية للنفط، ما يحفزها على زيادة وارداتها من مختلف السلع والخدمات الضرورية منها وحتى الترفيهية، ولكن يمكن القول أن متوسط نسبة الزيادة السنوية للفترة 2004 . 2008 أقل في حالة الواردات العربية الإجمالية (24.9%) منه في حالة الصادرات العربية الإجمالية (27%).

إن نسبة الصادرات العربية الإجمالية إلى الصادرات العالمية قد ارتفعت تدريجيا خلال كامل سنوات الفترة 2000 . 2008، وذلك من 4.1% إلى 6.7%، كما ارتفعت طرديا نسبة الواردات العربية الإجمالية إلى الواردات العالمية خلال نفس الفترة من 2.3% إلى 4.3%، والملاحظ أن زيادة حجم الصادرات، تؤدي طرديا إلى زيادة حجم الواردات، إلا أن متوسط التغير السنوي المسجل في حجم الصادرات قد يؤدي إلى متوسط تغير سنوي أعلى أو أقل بالنسبة للواردات، وأن حجم الواردات يكون عادة أقل من حجم الصادرات، لدخول عوائد هذا الأخير في شراء واقتناء تلك الواردات.[1]

---

[1] عبد القادر فتحي لاشين، وآخرون: **المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي (بيانات إحصائية ودراسة تحليلية)**، طبعة 2009، (القاهرة ـ مصر: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2009)، ص ص: 8، 9.

ثانيا: العلاقة بين نمو الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية لدول اتحاد المغرب العربي

يعتقد الاقتصاديون بوجود علاقة طردية بين النمو الاقتصادي متمثلا في الناتج المحلي الإجمالي للدولة على سبيل المثال، وبين نمو حجم التجارة الخارجية لها، وهذا ما يؤدي حتما إلى نشوء علاقة طردية مع تطور قطاع النقل بمختلف أشكاله، الأمر الذي يعتمد بصورة أو بأخرى على وفرة الموارد المالية وتوافر الازدهار الاقتصادي، من خلال ضخ كميات كبيرة نوعا ما من رؤوس الأموال في الشركات الاقتصادية الإنتاجية خصوصا، وبمعدل دوران ثابت أو متزايد، في ظل الانفتاح الاقتصادي الذي تدعوا من خلاله الدول الأجنبية إلى إلزامية التكتل اقتصاديا في تجمعات إقليمية هادفة إلى كسر عشوائية التبادل التجاري من تصدير واستيراد متشابك بين دول الشمال والجنوب، الشرق والغرب، ويمكن من خلال الجدول البياني رقم 02 التالي توضيح العلاقة بين نمو حجمي الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية للدول المغاربية على سبيل المثال كما يلي:

جدول بياني رقم 02

<u>الصادرات والواردات ونسبهما إلى الـ GDP (دول إتحاد المغرب العربي): 2000 . 2008</u>

وحدة القياس: 10^6 $، # تقاس بـ %.*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
مجموع صادرات إتحاد المغرب العربي	48.77	44.23	73.92	54.35	70.0	98.46	119.88	138.90	179.36
مجموع واردات إتحاد المغرب العربي	33.12	35.62	43.33	47.42	59.54	68.201	74.50	98.53	131.54
GDP ليبيا	34.57	30.03	21.92	26.30	33.42	45.39	55.23	63.85	76.73
GDP تونس	19.43	20.06	23.14	24.98	28.25	29.09	31.15	35.65	40.88
GDP الجزائر	54.79	54.71	56.75	67.86	85.35	103.10	117.29	134.14	170.30
GDP المغرب	36.96	37.77	40.47	49.82	56.95	59.52	65.64	75.12	85.74
GDP موريتانيا	1.07	1.12	1.15	1.28	1.49	1.86	2.70	2.82	3.61
مجموع GDP إتحاد المغرب العربي	146.82	143.69	143.43	170.24	205.46	238.96	272.01	311.58	377.26
نسبة صادرات الإتحاد المغربي إلى GDP المغربي #	33.22	30.78	51.53	31.92	34.08	41.20	44.07	44.58	47.54
نسبة واردات الإتحاد المغربي إلى GDP المغربي #	22.56	24.79	30.21	27.85	28.98	28.54	27.39	31.62	34.86

المصدر: إعداد الباحث؛

صندوق النقد العربي: **<u>النشرة الإحصائية للدول العربية</u>**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2010)، ص ص: 11، 14.

* تقاس حجوم كل من الصادرات والواردات والناتج المحلي الإجمالي بأسعار السوق الجارية.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 02 أن إجمالي صادرات إتحاد المغرب العربي قد سجل حجم 48.77 مليون دولار أمريكي سنة 2000 ، ثم ارتفع تدريجيا وباستمرار خلال الفترة 2001 . 2008 من 44.23 مليون دولار أمريكي سنة 2001 إلى 179.36 مليون دولار أمريكي سنة 2008، وبغض النظر عن حجم المساهمة الأكبر والأدنى لدول إتحاد المغرب العربي فرادى، فإن حجم صادراتها مجتمعة قد ارتفع خلال فترة الدراسة بالجدول بأزيد من الضعف (268%)*، وذلك لارتفاع الأسعار العالمية للنفط ومشتقاته، ما يفسر تزايد عوائد وأرباح الجزائر وليبيا على الخصوص.

يمكن القول أن زيادة صادرات إتحاد المغرب العربي بهذا الشكل قد تؤدى إلى زيادة فرص العمل لكل دول إتحاد المغرب العربي، وأن تساهم في رفع أجور العمالة، ورؤوس أموال الشركات المحلية، بالإضافة إلى التأثير الإيجابي على الإنتاجية في العمل، وعلى إعادة تخصيص الموارد بشكل أكثر كفاءة، كما أن تعزيز الصادرات لدول إتحاد المغرب العربي قد يساهم في نشر المعرفة والتقنيات الحديثة المتطورة، بين مختلف الأنشطة المحلية لكل دولة من دول إتحاد المغرب العربي، وقد يساعد ذلك أيضا بشكل خاص في فتح أسواق جديدة، داخل دول إتحاد المغرب العربي.

يلاحظ من خلال الجدول رقم 02 أيضا أن حجم واردات إتحاد المغرب العربي قد ارتفع بدوره خلال كل سنوات فترة الدراسة، لكن بطبيعة الحال سجلت الواردات السنوية حجما أقل من مثيلتها المسجلة بالنسبة للصادرات لإتحاد المغرب العربي، وقد كان حجم واردات إتحاد المغرب العربي ما بين 33.12 مليون دولار أمريكي سنة 2000 و131.54 مليون دولار أمريكي سنة 2008، وبنسبة زيادة للفترة 2000 . 2008 بـ 297%، وهي نسبة زيادة أعلى في حجم واردات إتحاد المغرب العربي بين حدود فترة الدراسة عنه من نظيرتها المسجلة بالنسبة للصادرات، رغم أن أحجام الصادرات السنوية المسجلة قد كانت الأعلى خلال كل سنوات الفترة 2000 . 2008.

يمكن القول كذلك، أنه يجب على دول إتحاد المغرب العربي رفع صادراتها وخفض وارداتها من أجل تسجيل مستويات أعلى من نمو التجارة الخارجية، الذي يساهم فيه إلى أبعد الحدود النمو الاقتصادي لمنطقة إتحاد المغرب العربي، شريطة أن تكون الصادرات إنتاجية وبعيدة عن النفط ومشتقاته، وبغير ذلك فقد يزيد حجم الواردات السنوية عن الصادرات السنوية، وقد يتم مستقلا اللجوء إلى الاقتراض لسداد تكاليف الواردات المسجلة.

المُلاحَظ من خلال الجدول البياني رقم 02 كذلك أن الناتج المحلي الإجمالي في ليبيا ينخفض قليلا خلال الفترة 2000 إلى 2002، وذلك من 34.57 مليون دولار أمريكي (سنة 2000) إلى

* يقصد بصادرات دول إتحاد المغرب العربي مجموع صادرات دول إتحاد المغرب العربي مجتمعة، وهي تشمل تلك الصادرات البينية لدول إتحاد المغرب العربي، ومثيلتها غير البينية من تلك الموجهة لمختلف دول العالم، كما ينطبق نفس المفهوم في حال واردات دول إتحاد المغرب العربي باستبدال مصطلح "صادرات" بـ "واردات".

21.92 مليون دولار أمريكي (سنة 2002)، ثم يرتفع مجددا وبشكل تدريجي إلى غاية نهاية فترة الدراسة بذات الجدول، وذلك لذروة الارتفاع والمقدرة بـ 76.73 مليون دولار أمريكي، وقد كانت نسبة الزيادة السنوية في الناتج المحلي الإجمالي الليبي في ارتفاع مستمر تقريبا خلال الفترة 2002 ـ 2008، وذلك مؤشر جيد على النمو الاقتصادي في الظروف الطبيعية.

سجلت كل من تونس، الجزائر، والمغرب زيادات متتالية في حجم الناتج المحلي الإجمالي، خلال كامل فترة الدراسة بالجدول البياني رقم 02 ودون تسجيل أي انخفاض معتبر، وذلك من 19.43 مليون دولار أمريكي سنة 2000 إلى 40.88 مليون دولار أمريكي سنة 2008 لتونس، ومن 36.96 مليون دولار أمريكي سنة 2000 إلى 85.74 مليون دولار أمريكي سنة 2008 للمغرب، وكأكبر ارتفاع في حجم الناتج المحلي الإجمالي والمسجل لصالح الجزائر ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، وذلك من 54.79 مليون دولار أمريكي سنة 2000 (وهو حجم أكبر من نظيره المسجل في تونس سنة 2008) إلى 170.30 مليون دولار أمريكي سنة 2008، وهو ما يزيد بالنسبة لسنة 2008 عن ضعفي حجم الناتج المحلي الإجمالي التونسي.

أما بالنسبة لموريتانيا، فقد سجلت أدنى حجم ناتج محلي إجمالي خلال كل سنوات الفترة 2000 ـ 2008، وذلك بمستوى منخفض جدا مقارنة بثاني دولة منخفضة الناتج المحلي الإجمالي ضمن مجموع دول إتحاد المغرب العربي (ويقصد بذلك مقارنة مع تونس)، حيث تم تسجيل 1.07 مليون دولار أمريكي سنة 2000، ثم ارتفع خلال الفترة 2000 ـ 2005 بنسبة 73% دون أن يصل إلى حجم 2 مليون دولار أمريكي، واستمر الارتفاع الطفيف إلى غاية 2008، ليتم تسجيل أعلى حجم للناتج المحلي الإجمالي الموريتاني بمقدار 3.61 مليون دولار أمريكي.

يمكن القول مما سبق، أن حجم مساهمة الدول السابقة الذكر في الناتج المحلي الإجمالي لاتحاد المغرب العربي متباينة، حيث تسجل الجزائر في سنة 2008 المرتبة الأولى بأكبر حجم مسجل للناتج المحلي الإجمالي، وتليها على الترتيب كل من المغرب، ليبيا، تونس، وموريتانيا، لكن بالنسبة لحجم الناتج المحلي الإجمالي لإتحاد المغرب العربي ككل فإنه يَثْبُتُ تقريبا خلال الفترة 2000 ـ 2002 بمتوسط 144.65 مليون دولار أمريكي، ثم يرتفع تدريجيا خلال باقي الفترة إلى غاية أن يسجل أعلى حجم عند 377.26 مليون دولار أمريكي، وقد تراوحت نسبة الزيادة السنوية خلال الفترة 2002 ـ 2008 ما بين 18% و21%، لتسجل في سنة 2006 أقل زيادة سنوية، وفي سنة 2008 أكبر زيادة سنوية.

نسبة حجم الصادرات إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي في دول إتحاد المغرب العربي، هي من بين المؤشرات أو المقاييس التي تبين حجم التأثير الإيجابي للتجارة الخارجية للدولة أو حتى

للمنطقة الإقليمية على معدلات النمو الاقتصادي، واصطلاحا وفي بادئ الأمر فإن زيادة الصادرات يؤدي دوما إلى زيادة الواردات في الدولة الواحدة وفي الظروف الاقتصادية الطبيعية، كما تم ملاحظته من الجدول البياني رقم 02 السابق، وزيادة الواردات ترفع نسب رفاهية المجتمع ونموها الاقتصادي لفترة محددة، ولكن ذلك ليس الشرط الوحيد لاستمرارية النمو الاقتصادي للدولة كما يرى الاقتصادي "فيشر"، خاصة بالدول النامية ومنها دول إتحاد المغرب العربي، ومن خلال الجدول البياني رقم 02 السابق دوما، يلاحظ تطور نسب حجم صادرات إتحاد المغرب العربي تارة والواردات مثيلتها تارة أخرى إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي لإتحاد المغرب العربي.

سجل حجم صادرات إتحاد المغرب العربي إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي لإتحاد المغرب العربي نسبا متباينة التطور، تارة مرتفعة وتارة أخرى منخفضة خلال السنوات الأولى لفترة الدراسة، ثم ارتفعت باستمرار خلال باقي الفترة، حيث تم تسجيل نسبة 33.22% سنة 2000، والتي انخفضت إلى 30.78% سنة 2001، ثم ارتفعت مجددا إلى 51.53% سنة 2002 (وهي أكبر نسبة مسجلة خلال فترة الدراسة)، لتنخفض مجددا إلى 31.92% سنة 2003 (وهي أدنى نسبة مسجلة خلال فترة الدراسة)، لترتفع بعد ذلك بشكل مستمر إلى غاية سنة 2008، والتي تم خلالها تسجيل نسبة 47.54%.[1]

يمكن القول من خلال ذلك، أن نسبة الزيادة السنوية في حجم صادرات إتحاد المغرب العربي قد كانت أكبر من نسبة الزيادة السنوية في حجم الناتج المحلي الإجمالي لإتحاد المغرب العربي، وذلك ابتداء من سنة 2004 إلى نهاية فترة الدراسة بالجدول البياني رقم 02، ويفسر ذلك بأن عوائد صادرات دول إتحاد المغرب العربي، أغلبها عوائد نفطية، تُوَجَّهُ لشراء السلع الاستهلاكية دون الاستثمارية، وتُخَصَّصُ للأجور والمرتبات في كثير من الأحيان من خلال تفاقم مشكلة البطالة المُقنّعة، وذلك ما يؤدي إلى انخفاض نسب تطور الناتج المحلي الإجمالي، أو عدم تأثره إيجابيا بالمستويات المرتفعة لعوائد الصادرات المسجلة.

يتبيّن من خلال الجدول البياني رقم 02 أن حجم واردات إتحاد المغرب العربي إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي لإتحاد المغرب العربي ذات تباين في تطوره، حيث يرتفع ذلك تارة وينخفض تارة أخرى خلال سنوات الفترة 2000 . 2008، إذ تم تسجيل نسبة 22.56% خلال سنة 2000 (وهي أدنى نسبة مسجلة خلال فترة الدراسة)، لترتفع إلى نسبة 30.21% سنة 2002، وتنخفض مجددا سنة 2006 إلى غاية نسبة 27.39%، ثم ترتفع إلى غاية 34.86% سنة 2008 (وهي أعلى نسبة مسجلة خلال فترة الدراسة بذات الجدول).

(1) عبد القادر فتحي لاشين، وآخرون، **المرجع السابق**، ص ص: 7، 8.

باعتبار أن نسبة كبيرة من تكاليف الواردات تُدْفَعُ بشكل مباشر من عوائد الصادرات، فإنه كان مُفترَضا أن تستمر نسبة الزيادة السنوية في حجم الواردات سنة تلو الأخرى، خصوصا ما يشهده حجم الصادرات من نسبة زيادة سنوية مستمرة، إلا أن تباين تطور نسب الزيادة السنوية في حجم الواردات المسجلة يرجع للاستيراد الكمالي أكثر منه الضروري، والاستهلاكي أكثر منه الاستثماري، خصوصا أن عوائد الصادرات المدفوعة بها تكاليف الواردات ليست لصادرات حقيقية، أي بمعنى أنها ليست لشركات ومؤسسات إنتاجية محلية.

بالإضافة إلى ذلك، فإن جزء كبيرا من عائدات الصادرات السنوية يستعمل في كل مرة لسد تكاليف معينة، غير الواردات التي يخصص لها في كل مرة جزء مختلف من العوائد، وذلك من خلال سياسة محلية متغيرة في كل مرة، الأمر الذي يفسر تباين حجم الواردات إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي خلال فترة الدراسة بالجدول البياني رقم 02، على عكس الزيادة المسجلة في حجم الصادرات إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي خلال نفس فترة الدراسة.

من خلال ما سبق، تستنتج الدراسة أن زيادة حجم الصادرات، وزيادة حجم الصادرات إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي لدول إتحاد المغرب العربي يُفَسِّرُ التأثير الطردي لزيادة معدل النمو الاقتصادي المغاربي على حجم الصادرات المغاربية، وزيادة حجم هذه الأخيرة يزيد طرديا حجم الواردات المغاربية، الأمر الذي يكون من خلاله في الحالة الطبيعية تزايد حجم الواردات إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي خلال نفس فترة الدراسة بالجدول البياني رقم 02، إلا أن تباين نسبة حجم الواردات إلى الناتج المحلي الإجمالي المسجل بالجدول نفسه، يُفسِّرُ أن تلك الواردات المغاربية هي بدرجةٍ أكبر، وارداتٍ كمالية غير ضرورية، واستهلاكيةٍ غير استثمارية، تؤدي مؤقتا إلى رفاهية المجتمعات المغاربية، وبتزايد نسب زيادتها السنوية قد تؤدي مستقبلا إلى الاقتراض.

المبحث الثاني:

التبادل التجاري البيني بمنطقة إتحاد المغرب العربي

تعتبر التجارة البينية إحدى تطبيقات التجارة الخارجية، التي تُعْنَى بمجموعة محدَّدة من الدول في شكل تجمع، وتبين الدراسة من خلال المطلب الأول أداء التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي، وتحديد أهميتها النسبية، ومن خلال المطلب الثاني تحليلا لهيكلها السلعي من خلال تحليل المبادلات التجارية مقارنة مع مثيلاتها من تجمعات إقليمية مختارة، لاسيما التطرق لفرص تطور الاقتصاد المغاربي مستقبلا.

المطلب الأول: أداء التجارة البينية وأهميتها النسبية بدول إتحاد المغرب العربي

أولا: أداء التجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي

إن حجم التجارة البينية للدول المغاربية في تزايد مستمر خلال العقدين الأخيرين، وذلك لتزايد حجم سكان منطقة الإتحاد، بالإضافة إلى ارتفاع أسعار النفط العالمية، والتي تستفيد منها بعض الدول المغاربية المصدِّرة بنسبة كبيرة للنفط ومشتقاته، وهي ليبيا والجزائر وموريتانيا، كما قد ساعد الانفتاح الاقتصادي لهذه الدول على جذب التكنولوجيا المتطورة في بعض القطاعات، ومازالت تسعى جاهدة إلى تعبئة النقص الفادح في بعض قطاعاتها، هذا ويمكن القول كذلك أن التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي تستطيع أن تصل بهذه الدول إلى درجات قصوى من المنافع الاقتصادية والاجتماعية، وذلك لاختلاف المزايا النسبية التي تملكها كل دولة على حدى، والتي تساهم إلى أبعد الحدود في خفض تكاليف السلع الاقتصادية والخدمات المقدمة، ويمكن من خلال الجدول البياني رقم 03 تبيان تطور حجم التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي خلال الفترة 2000 . 2008.

جدول بياني رقم 03

تطور حجم التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي: 2000 . 2008

وحدة القياس: 10^6 $، # تقاس بـ %.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
الصادرات البينية	1.0558	0.9872	0.7532	1.3052	1.479	2.0297	2.1699	2.9016	4.0467
الواردات البينية	1.0624	1.070	1.2268	1.3621	1.4075	1.5954	2.2393	2.9075	4.0486
التجارة البينية	2.1182	2.0572	1.980	2.6673	2.8865	3.6251	4.4092	5.8091	8.0953
التغير السنوي في حجم التجارة البينية #	/	-2.88	-3.75	34.71	8.22	25.59	21.63	31.75	39.35

المصدر: إعداد الباحث؛

صندوق النقد العربي: **النشرة الإحصائية للدول العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2010)، ص ص: 87 – 160.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 03 تطور حجم التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي خلال الفترة 2000 . 2008، حيث يمكن القول أنه بالنسبة للصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي، فقد سجلت حجما إجماليا مقدرا بـ مليار و55.8 مليون دولار أمريكي في سنة 2000، لينخفض هذا الحجم تدريجيا وبشكل مستمر إلى ما قيمته 753.2 مليون دولار أمريكي سنة 2002 (وهي ذروة انخفاض حجم الصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي خلال فترة الدراسة)، ثم مجددا يرتفع تدريجيا وباستمرار من سنة 2003 إلى آخر فترة الدراسة، ليتم تسجيل ما قيمته 4 مليارات و46.7 مليون دولار أمريكي سنة 2008 (وهي ذروة زيادة حجم الصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي خلال فترة الدراسة)، وذلك بمتوسط حجم صادرات بينية لإتحاد المغرب العربي خلال فترة الدراسة ينقص قليلا عن ضعف ونصف ضعف حجم الصادرات البينية المغاربية لسنة 2000.

يرجع انخفاض الصادرات البينية المسجلة بأكبر حجم انخفاض خلال سنة 2002 إلى انخفاض الصادرات البينية للإتحاد لكل من تونس والجزائر، حيث سجلت تونس على الخصوص ذروة انخفاض حجم صادراتها إلى دول إتحاد المغرب العربي، وذلك بقيمة 20.7 مليون دولار أمريكي، وهو حجم يمثل انخفاضا عن أعلى حجم تصدير تونسي لدول إتحاد المغرب العربي بنسبة 98%، كما أن للجزائر أيضا دورا في خفض حجم صادرات إتحاد المغرب العربي، وذلك عن طريق انخفاض صادراتها إلى الإتحاد بنسبة انخفاض عن أعلى حجم مسجل لصادراتها للإتحاد خلال فترة الدراسة والمقدرة بـ 88%.

بينما سجل تطور حجم الواردات البينية لإتحاد المغرب العربي ارتفاعا متزايد وبشكل مستمر خلال كل سنوات الدراسة، وذلك من حجم مليار و62.4 مليون دولار أمريكي سنة 2000 إلى حجم 4 مليارات و48.6 مليون دولار أمريكي سنة 2008، وهما ذروتي الانخفاض والارتفاع المسجلتين في حجم الواردات البينية لإتحاد المغرب العربي لطول فترة الدراسة على التوالي، وقد كان متوسط الزيادة السنوية لحجم الواردات البينية لإتحاد المغرب العربي لفترة الدراسة مساويا تقريبا لمثيله المسجل بالنسبة للصادرات البينية المغاربية.

لقد سجلت الواردات البينية المغاربية ارتفاعا متزايدا خلال الفترة 2000 . 2002 رغم انخفاض الصادرات البينية، ويتم دفع تكاليف تلك الواردات البينية من عوائد صادرات دول الإتحاد وخصوصا غير البينية منها، كما يمكن القول أن تلك الواردات البينية لا تنخفض في الغالب بغير الأزمات الاقتصادية، نتيجة لِتَعَوُّد معظم الشعوب المغاربية على مستوى معيشي ثابت أو متزايد مع مرور السنين، وعدم قدرة حكومات الدول المغاربية على كبح الاستيراد المتزايد للقطاع الخاص، حتى في الظروف الاقتصادية المحلية غير الجيدة، وبالإضافة إلى أسباب أخرى، خصوصا أن ما يتم استيراده

بينيا يسجَّل بتكاليف الاستيراد، التي تتمثل فيما تسجله الدول المصدِّرة من عوائد التصدير، مضافا إليها تكاليف النقل والضرائب والرسوم الجمركية وأخرى، التي تتحملها الدول البينية المستورِدة، الأمر الذي يفسر زيادة التكاليف البينية للاستيراد عن العوائد البينية للتصدير، لنفس المنتجات التي تتساوى في عدد وحجم وحدات المبادلات التجارية البينية تصديرا واستيرادا، وبالنسبة لنفس الدول البينية.

تبين نسب التغير السنوي في حجم التجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي من خلال الجدول السابق الارتفاع المتزايد للحجم السنوي للتجارة البينية من مليار و980 مليون دولار أمريكي سنة 2002 إلى 8 ملايير و95.3 مليون دولار أمريكي سنة 2008، وذلك بزيادات سنوية في الحجم بمقدار 8.22% ما بين سنتي 2003 و2004، وبحوالي 39.35% ما بين سنتي 2007 و2008، وهما أدنى وأعلى نسب الزيادة السنوية على التوالي خلال فترة تزايد حجم التجارة البينية المغاربية (2002 ـ 2008)، ونلاحظ من الجدول البياني رقم 04 التالي الحجوم الفردية ونسب الزيادة للصادرات والواردات البينية المغاربية (2000، 2008).

جدول بياني رقم 04

تطور الزيادة في الصادرات والواردات البينية لدول إتحاد المغرب العربي: 2000، 2008

وحدة القياس: (الحجم، نسبة الزيادة) = (10^6 $، %).

الدول / المقدار	الصادرات البينية - الحجم 2000	الصادرات البينية - الحجم 2008	الصادرات البينية - نسبة الزيادة	الواردات البينية - الحجم 2000	الواردات البينية - الحجم 2008	الواردات البينية - نسبة الزيادة
ليبيا	398.4	725.8	82.18	238.5	544.9	128.47
تونس	307	1527.1	397.43	467.3	1887.3	303.87
الجزائر	200	1456.4	628.20	14.2	375	2540.84
المغرب	148.9	317.4	113.16	312.8	1142	265.09
موريتانيا	1.5	20	1233.33	29.6	99.4	235.81
إتحاد المغرب العربي	1055.8	4046.7	283.28	1062.4	4048.6	281.08

المصدر: إعداد الباحث؛
صندوق النقد العربي: **النشرة الإحصائية للدول العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2010)، ص ص: 87 – 160.

يبين الجدول البياني رقم 04 حصص دول إتحاد المغرب العربي من الصادرات والواردات البينية لهذا الأخير، بين سنتي 2000 و2008، وكذا نسبة الزيادة في الحجم المسجل، حيث يمكن

القول أن ليبيا قد سجلت حجم صادرات بينية لإتحاد المغرب العربي بـ 398.4 مليون دولار أمريكي سنة 2000 بينما سجلت ما قيمته 725.8 مليون دولار أمريكي سنة 2008، وذلك بزيادة في حجم التصدير البيني بنسبة 82.18%، وقد كانت زيادة حجم وارداتها البينية من إتحاد المغرب العربي أكبر من ذلك بأكثر من الضعف (128.47%)، بمتوسط زيادة سنوية للفترة 2000 ـ 2008 مقدرة بـ 391.7%.

يتبين من خلال الجدول البياني رقم 04 ارتفاع نسبة الزيادة ما بين سنتي 2000 و2008 لصادرات كل من الجزائر (628.2%) وموريتانيا (1233.33%)، هذه الأخيرة التي سجلت أعلى نسبة زيادة للصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي، لا تمثل صادراتها في واقع الأمر غير 0.5% تقريبا من إجمالي صادرات إتحاد المغرب العربي لسنة 2008 (4 مليارات و46.7 مليون دولار أمريكي)، الأمر الذي يشير إلى أن التجارة الموريتانية البينية قد تفيد موريتانيا محليا أكثر مما يستفيده إتحاد المغرب العربي، بينما نجد أن الجزائر قد سجلت أعلى نسبة زيادة لحجم الواردات البينية لإتحاد المغرب العربي بين سنتي 2000 و2008 وذلك بـ 2540.84%، والتي ترجع زيادة حجم صادراتها ووارداتها البينية لإتحاد المغرب العربي إلى تزايد عوائد منتجاتها البترولية المصدَّرة لدول إتحاد المغرب العربي وغيرها من الدول الأجنبية الأخرى.[1]

ثانيا: الأهمية النسبية للتجارة البينية لإتحاد المغرب العربي

تساهم التجارة الخارجية لدول إتحاد المغرب العربي فرادى في التجارة الخارجية الإجمالية للإتحاد بنسب متباينة، وأن مجموع هذه الدول المشكِّلة لمنطقة إتحاد المغرب العربي تمثّل كذلك مجموعُ نسبِ مساهمتِها الإجمالية في التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي إلى تجارتِها الإجمالية الخارجية نسبا مختلفة أيضا، أمام تجمعات إقليمية أخرى ذات أبعاد وأهداف اقتصادية بالدرجة الأولى، ويمكن القول أن التزايد المستمر لنسب التجارة البينية أو الخارجية الإجمالية على السواء بمرور السنين، لا يمكن اعتباره في الواقع نتيجةً جدُّ إيجابيةٍ على تطور المبادلات التجارية بين دول منطقة معينة كالمنطقة المغاربية، وذلك في حال تسجيل متوسط ضعيف لحجم التبادل التجاري البيني، مقارنة بحجم التجارة الإجمالية لتلك المنطقة، أو تسجيل ذلك المتوسط بشكل منخفض مقارنة مع متوسطات مماثلة لتجمعات إقليمية أجنبية.

يستوجب من خلال ما سبق تحليلُ الأهمية النسبية للمبادلات التجارية لمنطقة إقليمية معينة، من خلال قياس وزن تجارتها البينية أمام تجارتها الخارجية، وقياس ذلك مقارنة مع مثيله في تجمعات إقليمية

(1) إتحاد المغرب العربي: **إحصائيات المبادلات التجارية البينية**، على الوصلة التالية:
http://www.maghrebarabe.org/admin_files/commerce%20intra%20maghrebin%20arabe.pdf

سابقة الإنشاء أو جيدة النتائج أو مماثلة الظروف الاقتصادية والاجتماعية، وتبين الدراسة من خلال الجدول البياني رقم 05 التالي وزن التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي إلى تجارته الخارجية، وإلى كل من التجارة الخارجية العربية، والبينية العربية خلال الفترة 2000 . 2008.

جدول بياني رقم 05

وزن التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي في تجارته الخارجية وفي التجارة (الخارجية / البينية) العربية: 2000، 2008

وحدة القياس: 10^9 $.

	إجمالي التجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي		**إجمالي التجارة الخارجية للدول العربية**		**إجمالي التجارة البينية للدول العربية**	
	2000	**2008**	**2000**	**2008**	**2000**	**2008**
ص ب إ م ع	48.774 / 1.0558	179.361 / 4.0467	259.7 / 1.0558	1049.8 / 4.0467	17.940 / 1.0558	86.702 / 4.0467
و ب إ م ع	33.119 / 1.0624	131.537 / 4.0486	149.7 / 1.0624	701.6 / 4.0486	15.933 / 1.0624	77.414 / 4.0486
ت ب إ م ع	81.893 / 2.1182	310.898 / 8.0953	409.4 / 2.1182	1751.4 / 8.0953	33.873 / 2.1182	164.116 / 8.0953

ص ب إ م ع: الصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي.

و ب إ م ع: الواردات البينية لإتحاد المغرب العربي.

ت ب إ م ع: التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي.

المصدر: إعداد الباحث؛

- صندوق النقد العربي: **النشرة الإحصائية للدول العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2010)، ص ص: 13 – 160؛
- صندوق النقد العربي: **التقرير السنوي لبرنامج تمويل التجارة العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2005، 2009)، ص ص: 10، 7.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 05 أن وزن الصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي إلى إجمالي تجارته الخارجية، تمثل ما يعادل مليارا و55.8 مليون دولار أمريكي إلى 48 مليار و774 مليون دولار أمريكي (أي بنسبة 2.16%) في سنة 2000، وقد ثبتت هذه النسبة تقريبا في سنة 2008 مع تسجيل زيادة متماثلة النسبة في حجمي الصادرات البينية والصادرات الإجمالية لإتحاد المغرب العربي، كما سجل وزن التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي إلى التجارة الإجمالية لإتحاد المغرب العربي ما يعادل مليارين و118.2 مليون دولار أمريكي إلى 81 مليار و893 مليون دولار أمريكي (أي بنسبة 2.59%) سنة 2000، وكانت قد سُجِّلَتْ نفس النسبة في سنة 2008، مع ازدياد حجمي التجارة البينية والتجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي أيضا بنفس النسبة.

من خلال ما سبق، فإن نسبة التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي إلى تجارته الإجمالية هي نسبة ضئيلة جدا (أقل من 3%)، ما يعني ذلك أن حجم التبادل السلعي البيني لمنطقة إتحاد المغرب العربي ضعيف جدا، مقارنة مع حجم التجارة الخارجية لدول إتحاد المغرب العربي، ومنها عائدات الصادرات الإجمالية من مختلف مناطق العالم، ويستدعي ذلك نظريا أن تزيد حالة الارتباط الاقتصادي بين هذه الدول إلى أقصى ما يمكن تقديمه من مبادلات تجارية بينية، وذلك في مختلف القطاعات والمجالات الاقتصادية.

نشير من جهة أخرى، إلى أنه لا يمكن أن تكون في واقع الأمر نسبة التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي إلى تجارته الخارجية أزيد من 5% في ظل الظروف الحالية، وذلك لأن نصيب الدولة المغاربية الواحدة من التجارة البينية للإتحاد يجب أن يكون جزء بسيطا من إجمالي تجارة الإتحاد الخارجية في ظل الظروف السائدة بالمنطقة، من قطاع نقل مشترك متعثر، وأجهزة جمركية غير محرَّرة، وإيراداتِ تجارةٍ خارجيةٍ متباينةِ الحجوم وغير استثماريةِ الاستغلال، وغيرها من الظروف العصيبة الأخرى.

كما نوضح بأنه في حال إصرار حكومات دول إتحاد المغرب العربي على رفع تلك النسبة بشكل معتبر (نسبة التجارة البينية للإتحاد إلى تجارته الإجمالية)، فإن ذلك يمكن تفسيره بتوجه تلك الدول المغاربية إلى اعتماد منطقة إتحاد المغرب العربي كمنطقة التصدير والاستيراد الرئيسية لها، وذات الأولوية في المبادلات التجارية الخارجية، لكن في ظل انعدام توافر أغلب السلع والمنتجات الموجودة في مختلف مناطق العالم بمنطقة إتحاد المغرب العربي، وفي ظل انعدام الأسعار النسبية المنخفضة بالمنطقة في نفس الوقت، فإن ذلك يؤدي إلى الانخفاض بشكل كبير في الصادرات السلعية الإجمالية لدول الإتحاد تجاه هذه المنطقة وعوائد تلك الصادرات مقارنة بما كانت تقوم بتصديره دول الإتحاد إلى الدول الأجنبية.[1]

ذلك ما يؤدي إلى انخفاض رؤوس أموال الدول المغاربية والتي هي موجهة للاستيراد المغاربي، وفي نفس الوقت تنخفض أنواع وحجوم ما يمكن استيراده من سلع من منطقة إتحاد المغرب العربي مقارنة بما كان يمكن استيراده أجنبيا من السلع ذات الجودة والحجم والأسعار التنافسية، الأمر الذي يبين أنه لا يمكن قيام تجارة بينية مغاربية متطورة من خلال رغبة جهات معينة أو إرغام حكومات الدول المغاربية القيامَ بذلك، وما سوف يحصل في حال التركيز على قيام تجارة بينية مغاربية هو انخفاض حجم المبادلات التجارية البينية الحالية أكثر مما هي عليه من انخفاض.

---

[1] عبد الباري شوشان الزنى: **التجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي**، مجلة الجامعة المغاربية، العدد الخامس، (طرابلس ـ ليبيا: الجامعة المغاربية، 2008)، ص ص: 38 ـ 46.

كما يمكن القول كذلك، أنه على حكومات دول إتحاد المغرب العربي، أن تولي اهتماما متزايدا بكل ما يبعث على زيادة نسب تبادلها التجاري، ومن بين ذلك قطاع النقل وخصوصا البري منه، الذي يمكن لحكومات تلك الدول أن ترفع من خلاله عوائدها المالية وبشكل فاعل، من خلال إنشاء شبكات نقل بري بالسكك الحديدية والطرق البرية، وتوصيلها بالمناطق الحدودية لكل دولة مغاربية، من أجل تقليص المسافات بين نقاط الإنتاج أو التوزيع للسلع والمنتجات في بلد الإنتاج، وبين مواطن البيع والاستهلاك في بلدان الاستلام والاستهلاك، ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، وذلك بالإضافة إلى إجراءات أخرى قد تساعد على خفض تكاليف السلع والمنتجات المستهلَكة.

تبين الدراسة فيما يلي مقارنات لوزن التجارة الإجمالية لإتحاد المغرب العربي أمام التجارة الإجمالية لعدد من التجمعات الإقليمية المختلفة خلال سنتي 2000 و2008 من خلال الجدول البياني رقم 06، وكذا حجم التجارة البينية لتلك التكتلات الإقليمية إلى تجارتها الخارجية فرادى خلال السنتين سابقتي الذكر* من خلال الرسم البياني رقم 02، وذلك لتبيان حجم التجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي أمام مثيلاته من التجمعات الإقليمية الأجنبية#، بالإضافة إلى تبيان حجم ما يمكن كسبه من عوائد مالية للتبادل التجاري للإتحاد معها، والذي يؤدي بصورة غير مباشرة إلى توفير رؤوس أموال ضخمة تستعمل في دفع تكاليف واردات إتحاد المغرب العربي من منطقة هذا الأخير كما أوضحته الدراسة مسبقا.

* تم رسم الأعمدة البيانية متساوية الطول بالنسبة لحجوم صادرات / واردات التجمعات الإقليمية، ليتم المقارنة بصورة أسهل لحجوم التجارة البينية لتلك التجمعات، ونسبها إلى تجارتها الخارجية فرادى، ولعدم تكرار تدوين قيم التجارة الإجمالية في الجدول والرسم البيانيين.

تم اختيار التجمعات الإقليمية المذكورة من خلال توافرها على التوجهات والأهداف الاقتصادية، المبنية أساسا على التكامل الاقتصادي أو التجارة البينية.

جدول بياني رقم 06

حجم التجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي ولتجمعات إقليمية أخرى: 2000، 2008

وحدة القياس: 10^9 $.

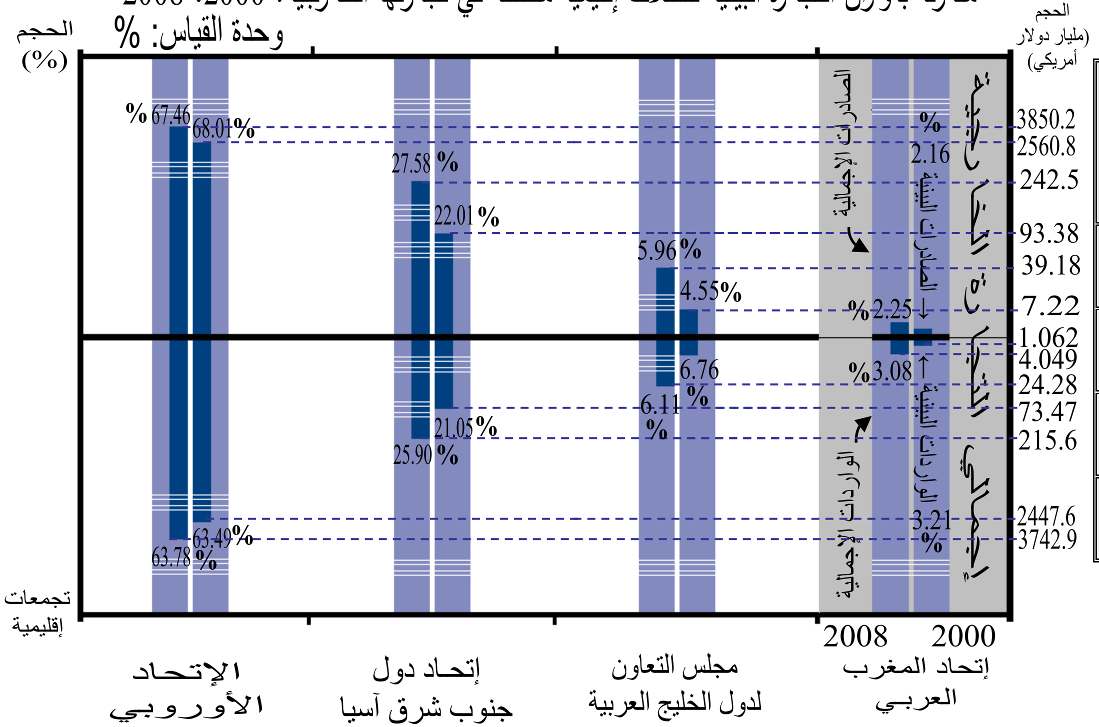
	إتحاد المغرب العربي (UMA)		مجلس التعاون لدول الخليج العربية (GCC)		إتحاد دول جنوب شرق آسيا (ASEAN)		الإتحاد الأوروبي (EU)	
	2000	2008	2000	2008	2000	2008	2000	2008
ص إ	49	179.36	158.4	657.2	410.1	879.1	3765.5	5706.9
و إ	33.1	131.5	70.1	382.2	348.9	831.2	3855	5961.4
ت خ إ	82	310.9	228.6	1039.4	759.1	1710.4	7620.5	11668.4

رسم بياني رقم 02

أعمدة بيانية تبين وزن التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي في تجارته الخارجية

مقارنة بأوزان التجارة البينية لتكتلات إقليمية مختلفة في تجارتها الخارجية: 2000، 2008

وحدة القياس: %



المصدر (مشترك للجدول والرسم البياني): إعداد الباحث؛

- صندوق النقد العربي: **النشرة الإحصائية للدول العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2010)، ص ص: 77 – 159.
- ASEAN: **ASEAN Statistical Yearbook 2008**, (Jakarta – Indonesia: The ASEAN secretariat, July 2009), PP: 60, 64, 66.
- Commerce de l'UE, **Le bureau de statistique de l'Union européenne**:
  http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=fr&pcode=tet00039&plugin=1
  http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=fr&pcode=tet00038&plugin=1

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 06 حجوم صادرات وواردات إجمالية لتجمعات إقليمية ذات أهداف اقتصادية ضمن استراتيجياتها، والمتمثلة في كل من مجلس التعاون لدول الخليج العربية، إتحاد دول جنوب شرق آسيا، والإتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى إتحاد المغرب العربي، وذلك خلال سنتي 2000 و2008، حيث تمثِّل حجوم صادرات وواردات إتحاد المغرب العربي أدنى الحجوم المسجلة في سنة 2000 (49 مليار دولار أمريكي، 31.1 مليار دولار أمريكي على التوالي)، بينما سجلت حجوم صادرات وواردات كل من مجلس التعاون لدول الخليج العربية وإتحاد دول جنوب شرق آسيا سنة 2000 مُمَثِّلةً بالمليارات من الدولار الأمريكي الإحداثيات على التوالي (158.4، 70.1) و(410.1، 348.9)، ليعتلي بذلك الإتحاد الأوروبي صادرات وواردات التجمعات الإقليمية المذكورة، وذلك بـ 3765.5 مليار، 3855 مليار، دولار أمريكي على التوالي (سنة 2000).

سجلت تلك الحجوم من خلال الجدول البياني رقم 06 زيادة في سنة 2008 بما يعادل نسبة 26.37% تقريبا في كل من الصادرات أو الواردات أو حتى في التجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي، بينما تراوحت النسبة مثيلتها بالنسبة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية ما يعادل 22%، وسُجِّلَتْ ضعفُ هذه الأخيرة كنسبةٍ لإتحاد دول جنوب شرق آسيا، بينما استحوذ الإتحاد الأوروبي على أعلى حجم زيادة ضمن التجمعات الإقليمية محل الدراسة، وذلك بما يعادل 65.3%، مع العلم أن حجم التجارة الخارجية لهذا الأخير وكذا حجم الزيادة في ذلك هي راجعة لأمثلية هذا التجمع الاقتصادي (تحقيقه للاندماج الاقتصادي ضمن مراحل التكامل الاقتصادي الأوروبي)، وللعدد الكبير للدول الأوروبية الأعضاء فيه (27 دولة أوروبية).

بينما يتكون إتحاد دول جنوب شرق آسيا من عشر دول ذات نظام اقتصادي مبني على التكتل الاقتصادي بالدرجة الأولى، وذلك ما ساهم في ارتفاع حجم إجمالي تجارة هذا الإتحاد وكذا النسبة الكبيرة في زيادة ذلك الحجم ما بين سنتي 2000 و2008، وربما لا يَبْعُدُ عدد الدول المكوِّنة لكل من مجلس التعاون لدول الخليج العربية وإتحاد المغرب العربي عن بعضهما البعض (6 دول للأول و5 دول للثاني)، إلا أن هذا الأخير لا يمثل درجة تكامل اقتصادي جيدة كمثيله الخليجي، ولا تتوافر به المستويات العليا لأداء التجارة البينية الخليجية، القائمة على الإلغاء الكلي للحدود الدولية لذات المنطقة أو التعامل المالي مُوَحَّد العملة.

يتحدد من خلال الرسم البياني رقم 02 وزن التجارة البينية للتكتلات الإقليمية السابقة في تجارتها الخارجية بين سنتي 2000 و2008، حيث تتراوح نسب مساهمة الصادرات البينية والواردات البينية لإتحاد المغرب العربي في التجارة الخارجية لدوله الأعضاء أزيد من 2% و3% لكل منهما

على التوالي، دون أن يتعدى إجمالي حجوم تلك الصادرات البينية والواردات البينية ما يعادل 4 مليارات و100 مليون دولار أمريكي خلال سنة 2008.

بينما تزيد مساهمة التجارة البينية لـ مجلس التعاون لدول الخليج العربية في تجارتها الخارجية عن 5% تقريبا، لتصل إلى حوالي 6% ما بين سنتي 2000 و2008، وذلك بغلبة نسبة الواردات البينية، كما تجدر الإشارة إلى أنه رغم زيادة حجم التجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي سنة 2008 عن مثيله في مجلس التعاون لدول الخليج العربية سنة 2000، إلا أن ذلك لم يبق بشكل طردي في حال حجمي التجارة البينية لكل من هاذين المجمعين الإقليميين.

ذلك ما يوضح أن حجم التجارة البينية الخليجية في سنة 2000 قد كان أحسن من حجم التجارة البينية المغاربية في سنة 2008، رغم أن مجلس التعاون لدول الخليج العربية لم يكن آنذاك قد بدأت في تطبيق إعفاءات المنتجات المصنعة أو مدخلات الصناعة من الرسوم الجمركية بدول المجلس، ولا قد بدأ في إقامة إتحاد جمركي، وإنما كانت دول المجلس قد وصلت إلى هذه الدرجة المعتبرة من التبادل التجاري البيني انطلاقا من رغباتها المتماثلة في ذلك، ما يُمَكِّنُنَا من القول أن وصول إتحاد المغرب العربي إلى تلك الدرجة من العلاقات الاقتصادية أو أن تفوقها يستوجب نية القيام بذلك، وهو ما يلاحظ عكسه تماما.[1]

يلاحظ من خلال الرسم البياني رقم 02 أمثلية تجمع الإتحاد الأوروبي في كل من التجارة البينية والتجارة الخارجية الإجمالية، وذلك لصوله إلى أرقى درجات التكامل الاقتصادي (الاندماج الاقتصادي)، والذي تزول من خلاله كل الحواجز البينية فيما يخص الأهداف الاقتصادية المحلية لدول الإتحاد الأوروبي، وتتوافق الأهداف الاقتصادية المشتركة أمام الدول غير المنتمية لذلك، حيث نلاحظ أن نسبة مساهمة التجارة البينية للإتحاد الأوروبي في تجارته الخارجية تمثل حوالي 68% للصادرات و63% للواردات سنة 2000، وحافظت هاتين النسبتين على حجمهما خلال سنة 2008، ولم يتم تسجيل زيادة في ذلك لوصول تلك النسبة إلى ذروة الارتفاع، جراء تحقيق الإتحاد الأوروبي إلى أمثلية العلاقات الاقتصادية البينية في ظل الاختلاف، رغم أنه لا يمكن ربما مقارنة حجم التجارة الإجمالية للإتحاد الأوروبي مع غيره من التجمعات الإقليمية المختارة بسبب امتلاكه لعدد كبير من الدول المنظمة إليه (27 دولة أوروبية) مقارنة مع مثيلاته من التجمعات الإقليمية الاقتصادية المختارة.

يمكن الاستنتاج، بأن انضمام دول عديدة إلى تجمع إقليمي فريد ذات أهداف اقتصادية واحدة، وسياسة مشتركة متبنّاة، يؤدي إلى تبادل تجاري أنشط وتحقيق حجمي تجارة بينية وإجمالية

---

[1] عبد القادر فتحي لاشين، وآخرون، 2009، **مرجع سبق ذكره**، ص ص: 23 - 26.

أعلى، وتفسير ذلك أن اتساع دائرة التجمع الإقليمي تساعد الدولة العضو على احتمال تصديرها البيني لأغلب ما يمكن لها إنتاجه محليا، فتزيد قدرة تلك الدولة العضو على توسيع شركاتها الاقتصادية أو مؤسساتها التجارية أو استحداث أخرى، وذلك بغض النظر عما يمكن لها أن تحصل عليه من تعاملاتها التجارية مع الدول غير الأعضاء بالتجمع الإقليمي السابق الذكر، فتزيد بذلك حظوظها في الاستيراد البيني من ذلك التجمع، الشيء الذي يزيد بشكل غير مباشر في حجم التجارة البينية حتى وإن لم يزد حجم التجارة الإجمالية أو النمو الاقتصادي، وهو ما يتحقق على سبيل المثال مع بريطانيا ضمن تجمع الإتحاد الأوروبي، ولا يحدث مع الجزائر ضمن تجمع إتحاد المغرب العربي، هذا الأخير الذي يمكنه تغيير حظوظه في ذلك بالاتجاه إلى مراحل التكامل الاقتصادي أكثر منه الاتجاه إلى تحقيق التجارة البينية.

المطلب الثاني: الهيكل السلعي للتجارة البينية للدول المغاربية، وفرص تطور اقتصاداتها

أولا: الهيكل السلعي للتجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي

تم التعرف سابقا على وزن التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي في تجارته الخارجية، وأمام مثيله في تجمعات أجنبية مختلفة، وتبين من خلال ذلك أن تزايد التبادل التجاري بمختلف أشكاله بمنطقة إتحاد المغرب العربي سوف يزيد من حجم عوائد التجارة بالمنطقة، وأن ازدهار التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي قد يشوبه بعض السلبيات، ولتحليل اقتصادي أكثر عمقا يمكن القول أن معرفة أو تحليل هيكل السلع والمنتجات المتعلقة بالتجارة الخارجية لإتحاد المغرب العربي يؤدي إلى معرفة نقائص وسلبيات أخرى، التي هي كثيرا ما تقف مع عديد من العوائق المماثلة أمام تطور وازدهار التجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي، وفيما يلي يبين الجدول البياني رقم 07 الهيكل السلعي للتجارة الخارجية لدول إتحاد المغرب العربي في سنة 2007 ونسب تطورها بنفس السنة مقارنة بما كانت عليه في سنة 2000.

جدول بياني رقم 07

<u>الهيكل السلعي للتجارة الخارجية لدول إتحاد المغرب العربي ونسب تطورها: 2007</u>

وحدة القياس: 10^6 $، وتقاس نسبة التطور بـ %.

الواردات سنة 2007 / الصادرات سنة 2007	ليبيا	تونس	الجزائر*	المغرب	موريتانيا
الأغذية والمشروبات	2916.62 / 2.33	1615.63 / 769.09	4,651.71 / 93.42	3257.85 / 2736.85	147.81 / /
الآلات ومعدات النقل	9889.83 / 0.77	5643.45 / 2875.66	9,833.22 / 21.27	8907.59 / 2439.25	404.13 / /
المصنوعات	5555.01 / 507.42	6477.31 / 6384.73	6,914.13 / 331.10	8215.78 / 5260.53	372.74 / /
المواد الخام	792.92 / 8.82	872.45 / 897.54	1,237.31 / 250.04	1953 / 1476.21	88.61 / /
الكيمياويات	1173.02 / 2874.99	1837.04 / 1374.26	3,061.41 / 277.95	2913.66 / 2160.26	132.19 / /
سلع أخرى بغير المحروقات	0.32 / /	192.17 / 403.58	14.06 / 1.81	32.44 / 13.42	1.47 / /
إجمالي السلع بغير المحروقات	**20327.7 / 3394 ≈**	**16638 / 12704.8**	**25711.8 / 975.6**	**25280.3 / 14086.5**	**1146.9 / /**
نسبة التطور منذ سنة 2000	**443.6 / 710.4**	**105.8 / 147.7**	**44.6 / 65.1**	**166.3 / 97.1**	**324.3 / /**

المصدر: إعداد الباحث، صندوق النقد العربي، على موقعه الإلكتروني في الصفحة الإلكترونية التالية:
http://www.arabmonetaryfund.org/ar/statlist/145/127

يبين الجدول البياني رقم 07 الهيكل السلعي للتجارة الخارجية لدول إتحاد المغرب العربي، وذلك بالنسبة لكل من الصادرات والواردات خلال سنة 2007، لجملة من السلع والمنتجات، بغير إدراج المحروقات ضمنها، بالإضافة إلى تبيان نسب تطور هذه التجارة الخارجية في شكل صادرات وواردات باعتبار سنة 2000 كسنة أساس، حيث يمكن القول في بادئ الأمر أنه بالنسبة للأغذية والمشروبات فتمثل الصادرات الليبية منها أقل حجم ضمن الدول المغاربية (2.33 مليون دولار أمريكي خلال سنة 2007)، بينما تعتلي المغرب حجم صادرات دول الإتحاد من الأغذية والمشروبات، بحجم 2736.85 مليون دولار أمريكي سنة 2007 دوما، وذلك لاعتماد اقتصادها على إنتاج المنتجات الغذائية والزراعية بالدرجة الأولى، وتليها تونس ضمن منطقة الإتحاد بـ 769.09 مليون دولار أمريكي سنة 2007، لامتلاكها مؤسسات صغيرة ومتوسطة في مجال المنتجات الاستهلاكية.

---

* تم حساب نسبة تطور حجم إجمالي السلع بغير المحروقات (صادرات / واردات) للجزائر بالجدول منذ سنة 2004، وذلك لانعدام بيانات مجموع صادرات / واردات الجزائر من السلع المدرجة بالجدول قبل سنة 2004.

تتباين حجوم صادرات المجموعات السلعية الأخرى المبيَّنة بالجدول بالنسبة لدول إتحاد المغرب العربي فرادى، وذلك حسب الأهمية النسبية للمجموعة السلعية لكل دولة من دول الإتحاد، وقدرتها في ذلك على امتلاك مزايا نسبية أو تنافسية فيها بالمنطقة، حيث نلاحظ على سبيل المثال اعتلاء كل من حجوم صادرات المصنوعات والمواد الخام بالمنطقة لكل من تونس والمغرب مجددا، بينما تسجل ليبيا الذروة الموجبة في تصدير الكيمياويات (2874.99 مليون دولار أمريكي سنة 2007)، كما تتموقع الجزائر بصادرات متوسطة الحجم بين دول إتحاد المغرب العربي لمختلف المجموعات السلعية المبينة بالجدول، وتسجل ليبيا أقل حجوم التصدير المختلفة تقريبا عدا الكيمياويات والنفط (هذا الأخير الذي لم يتم إدراجه حجمه بالجدول)، وذلك لاعتمادها بشكل أساسي على صادرات هذه الأخيرة، والتي يتم تحويل عائداتها مباشرة وككل مرة نحو سداد معظم ما يتم استيراده.

يلاحظ من خلال الجدول السابق كذلك، تسجيل حجوم مرتفعة للمجموعات السلعية المبينة بالجدول في مجموعها سنة 2007، وخاصة لكل من تونس والجزائر والمغرب، ولكن نسبة الزيادة ما بين سنتي 2000 و2007 لمجموع صادرات ليبيا قد كانت أكبر نسب تلك الزيادة، وذلك لقلة عدد سكانها وارتفاع صادرات نفطها ومشتقاته، المصاحب لتطور أسعار النفط العالمية خلال الفترة 2000 . 2008، حيث سجلت ليبيا في ذلك زيادة الصادرات بـ 710.4% (سنة 2007 باعتبار سنة 2000 كسنة أساس).

أما بالنسبة لواردات دول إتحاد المغرب العربي فرادى، فقد كانت ليبيا سنة 2007 تستورد حجوما هائلة من كل المجموعات السلعية المبينة بالجدول السابق، وخاصة في الآلات ومعدات النقل، التي اعتلت فيها حجم الاستيراد بمنطقة إتحاد المغرب العربي، وذلك ما تبينه قيمة تكاليف هذه المجموعة السلعية، وحتى الفرق بينها (حجم الواردات منها) وبين عوائد صادراتها منها، حيث تم تسجيل تكاليف بقيمة 9889.83 مليون دولار أمريكي مقابل أدنى نسبة صادرات من هذه المجموعة في كل دول إتحاد المغرب العربي (0.77 مليون دولار أمريكي فقط سنة 2007).[1]

تبين الدراسة أيضا وجود تباين في حجوم واردات دول إتحاد المغرب العربي فرادى، ولكن عموما تقترب تكاليف حجوم الواردات غير النفطية لتلك الدول أو تزيد بقليل عن عوائد حجوم صادراتها من تلك المجموعات السلعية المبينة بالجدول السابق، وذلك لاعتماد بعض هذه الدول (موريتانيا، وخصوصا تونس والمغرب) على الصناعات الغذائية وصناعات التركيب والزراعة أيضا لسداد تكاليف وارداتها، بينما سجلت كل الجزائر وليبيا على الخصوص ارتفاعا في تكاليف حجوم

(1) ممدوح الولي: مقال بعنوان **3% نسبة التجارة البينية بالمغرب العربي**، 16 جانفي 2010، على الموقع الإلكتروني التالي:
http://arabi.ahram.org.eg/arabi/Ahram/2010/1/16/MKAL3.HTM

وارداتها من مختلف السلع والمنتجات خلال سنة 2007 مقارنة مع ما تم تسجيله من عوائد حجوم الصادرات من المجموعات السلعية المماثلة، وليتم تغطية ذلك بالدرجة الأولى من عوائد صادرات النفط ومشتقاته، وذلك حسب ما تنتهجه هاتين الدولتين من اعتماد على توجيه عوائد الصادرات النفطية إلى تغطية حجوم المنتجات الاستهلاكية على حساب الاستثمارية.

سجلت ليبيا بدورها أعلى نسبة زيادة في وارداتها السلعية الإجمالية سنة 2007 (443.6% مقارنة بسنة 2000) أمام مثيلتها المسجلة لبقية دول إتحاد المغرب العربي، وهو ما يتوافق مع ما تم تفسيره سابقا، وبينما سَجَّلَتْ نسبة زيادة الواردات لدول الإتحاد ارتفاعا عن نسب صادراتها المماثلة، فإن الجزائر هي الدولة الوحيدة التي قلت نسبة زيادة وارداتها مقارنة بمثيلتها في حال الصادرات إلى أدنى نسبة وذلك بـ 44.6%، ويمكن تفسير ذلك باعتماد الجزائر تدريجيا على استهلاك المنتجات والسلع المحلية، وإلى ادخار جزء كبير من عوائد صادراتها النفطية، الأمر الذي تجلى في ارتفاع حجم احتياطاتها المالية، وعدم تأثر اقتصادها بشكل كبير بالأزمة الاقتصادية لسنة 2008.

ثانيا: فرص تطور الاقتصاد المغاربي في السنوات القادمة

إن سير دول إتحاد المغرب العربي بسياسات واستراتيجيات محلية الأهداف خلال الوقت الحالي ينبئ بوجود قدر من الاستقلال الذاتي لها بالنسبة للارتباط الأورومتوسطي، حيث يمكن القول أن صادرات دول إتحاد المغرب العربي فرادى في تزايد مستمر، ما يؤدي إلى ارتفاع عائداتها المالية خارج قطاع المحروقات، والقدرة على امتلاك قدر من النقد الأجنبي.

تسعى الجزائر باعتبارها الدولة المغاربية الأكبر مساحة بالمنطقة، إلى الموازنة بين مختلف ما تقوم باستيراده، سواء في شكله البيني أو الخارجي غير البيني، وذلك من خلال محاولة انتهاج سياسة الاستيراد الضروري للسلع والمنتجات لا الاستهلاكي، والاقتناء الاستثماري والإنتاجي لا الكمالي.

تمتلك دول إتحاد المغرب العربي فرصة الاستفادة من كيفية رسم سياسات واستراتيجيات إنشاء شبكات النقل البري على المستويات المحلية، وذلك من خلال التناغم الموجود بين هذه الدول ودول منطقة الإتحاد الأوروبي فيما يسمى بالشراكة الأورومتوسطية، القائمة بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط، ومما لاشك فيه أن تطور الاقتصاد المغاربي مرهون بقدر معين بتطور قطاع النقل البري المغاربي، ودوره في إمكانية قيام مراحل متتالية من التكامل الاقتصادي بمنطقة إتحاد المغرب العربي.

إن كان تركيز الدراسة على كيفية تطوير الاقتصاد المغاربي ككل، فإنه يمكن القول أنه لا يمكن أن تكون هناك فرصة ناجعة لتطور الاقتصاد المغاربي الإقليمي إذا ما كانت الجهات المغاربية

المختصة بالمنطقة تولي أهمية لرسم السياسات والاستراتيجيات الإقليمية مغاربيا على حساب المحلية أو العكس، حيث أنه على سبيل المثال والتوضيح لا يمكن قيام تجارة بينية مغاربيا في ظل افتقار دول إتحاد المغرب العربي فرادى إلى الإنتاج محليا.

لا يمكن بالمقابل بناء شبكة نقل بري متطورة على المستوى المغاربي في ظل وجود شبكات نقل بري محلية غير متطورة بدول إتحاد المغرب العربي، لذلك يمكن القول أن اهتمام السلطات المعنية بدول الإتحاد بإقرار سياسات واستراتيجيات محلية وذات سلطات وطنية بعيدة عن التبعية لجهات معينة، هو مؤشر جيد على تطور الاقتصادات المغاربية في السنوات القادمة، وذلك أيضا مؤشر على إمكانية تطور الاقتصاد المغاربي الإقليمي ككل في وقته وليس بصورة مستعجلة، لأن ذلك التطور إن كان له أن يحدث يجب أن يحدث وفق تدرج منهجي بدأ من تطور الاقتصادات المغاربية فرادى إلى التطور الاقتصادي المغاربي الكلي.

يفضي تباين واختلاف الهياكل السلعية لإنتاج البلاد المغاربية ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي إلى إمكانية قيام تبادل جد متطور بين دول المنطقة، لكن العائق القائم أمام تحقيق ذلك هو أن إنتاج البلاد المغاربية هو إنتاج ضئيل، لا يصل إلى حد الاكتفاء الذاتي، فلا يتحقق هدف التبادل الذي يدعوا إليه دول الإتحاد، لكن من خلال ما سبق يمكن استنتاج أن دول الإتحاد أمام إمكانية تحقيق هذا الهدف إذا ما تم الوصول إلى درجة الاكتفاء الذاتي محليا، ومنه يصبح ممكنا قيام تبادل تجاري جيد بين دول إتحاد المغرب العربي.

ربما قد تفيد أيضا على المستوى الإقليمي المساحة الكبيرة للجزائر، وتوسطها دول إتحاد المغرب العربي، حيث أنه إلى جانب عائق تلك المساحة الشاسعة التي تقف عائقا أمام إمكانية الانتقال السلس للمبادلات التجارية المغاربية إقليميا بين دول المنطقة، فإن حصول حدود الدولة الجزائرية على معظم المعابر الحدودية بمنطقة الإتحاد قد يسهل تنظيمها من طرف جهة واحدة وذلك ما قد يؤدي إلى الوصول إلى نتائج أكثر إيجابية في تسيير وتنظيم اجتياز المبادلات التجارية على المستوى المغاربي، وهو أمر محفز لإمكانية الحفاظ مستقبلا على درجة عليا من التنظيم الحدودي المركزي للتبادل التجاري المغاربي، ولتطبيق الإجراءات الجمركية بصورة بعيدة عن الاختلاف في تطبيق القوانين الجمركية كما هو حاصل في الوقت الحالي.

يمكن للجهات المختصة بكل دولة مغاربية من أن تقوم بالتدخل لأجل تصحيح الوضع العفوي لتمركز أفراد المجتمع، ومن أجل تغيير رغباتهم الاجتماعية، من خلال سياسة محكمة، مفادها توزيع السكان وفق استراتيجيات محكمة من أجل تحقيق إمكانية تماثل الكثافة السكانية بمختلف أجزاء المنطقة المغاربية، ما يسمح بازدهار التطور الاجتماعي والاقتصادي بمناطق تكاد تكون خالية من

أي حياة، وذلك سوف يؤدي بدون شك إلى الحصول على فرصة قيام استثمارات تجارية واقتصادية في مناطق عديدة، وقد يعود ذلك بالإيجاب على الدول المغاربية، من خلال الحصول على عوائد مالية وإنتاجية جديدة في المستقبل.

تحظى دول الإتحاد الأوروبي بأعلى درجات التكامل الاقتصادي (الاندماج الاقتصادي)، وقد بلغت نسب تبادلها التجاري أعلى قيمة لها، إلا أن اختلاف عادات الأفراد الأوروبيين وتباين لغاتهم وارتفاع عدد دول الإتحاد الأوروبي الأعضاء ينبئ بإحدى الفرص التي قد كانت عائقا نسبيا في التكامل الأوروبي على عكس إتحاد المغرب العربي، ألى وهي اختلاف الفرد الأوروبي في العديد من الأشياء وهو الأمر غير الموجود في دول إتحاد المغرب العربي، حيث يمكن القول أن إمكانية قيام تكامل مغاربي يمكن له أن يحدث في ظل وجود خمس دول مغاربية أعضاء فقط راغبة في ذلك، وبوجود عادات ولغات ومستويات اجتماعية متماثلة نسبيا للفرد المغاربي، وأن ذلك وأكثر، يمكن أن يساعد مستقبلا في إمكانية تطوير الاقتصادات المغاربية بوجود الرغبة في ذلك وبوجود سياسات واستراتيجيات محكمة الإقرار والتنفيذ.

خلاصة الفصل الثاني

تتميز اقتصادات الدول المغاربية بالتباين، ما يسمح نظريا بزيادة نسب التبادل التجاري البيني مغاربيا لقاء توافر المزايا النسبية في التجارة، وفي ظل التكتل المغاربي الداعي إلى كسر حلقة التبادل التجاري العشوائي، فإن توجيه العائدات المغاربية للتجارة الخارجية نحو الاستيراد البيني مغاربيا (فيما يخص السلع والمنتجات الضرورية والإنتاجية) يؤدي إلى نشوء علاقة طردية وذات تأثير متبادل تجاه قطاع النقل البري المغاربي، ولكن ذلك ما لا يحدث في الواقع بشكل جيد بمنطقة إتحاد المغرب العربي.

يُفسَّر استمرار فارق زيادة الواردات البينية عن الصادرات البينية مغاربيا بالعوائد غير البينية والاستيراد من قِبَلِ القطاع الخاص، بينما يتجسد ذلك من خلال القيم المالية في كل من ارتفاع تكاليف النقل البري وزيادة حجم الضرائب الجمركية مغاربيا، وفي المقابل فإن زيادة وزن التجارة البينية مغاربيا خلال السنوات الأخيرة ليس دليلا على تطور التبادل التجاري بين دول الإتحاد، وذلك لكون التجارة البينية إلى الخارجية على المستوى المغاربي تسجل أدنى النسب مقارنة بتكتلات أجنبية أخرى، كما أن تحقيق معدلات أكبر في نسب زيادة التجارة البينية لا يزيد النمو الاقتصادي المغاربي إلا لفترة محدودة، على عكس التوجه نحو تحقيق مراحل التكامل الاقتصادي على الصعيد المغاربي.

بالمقابل، هناك فرص تطور للاقتصادات المغاربية في السنوات القادمة، حيث أن سير دول إتحاد المغرب العربي حاليا بسياسات واستراتيجيات محلية الأهداف ينبئ بوجود قدر من الاستقلال الذاتي، بالإضافة إلى أن الصادرات خارج المحروقات لدول الاتحاد هي في تزايد مستمر، وذلك ما يؤدي إلى زيادة عوائدها المالية الحقيقية.

يُفْضِي تباين واختلاف الهياكل السلعية للبلاد المغاربية عموما إلى إمكانية قيام تبادل جد متطور بالمنطقة المغاربية، خصوصا إذا كانت تلك الدول قادرة على الانتقال إلى مرحلة ما بعد الاكتفاء الذاتي، وكل ذلك والعديد من الرُّؤى المماثلة تتطلع لأنْ تكون هناك فرص لتطور الاقتصاد المغاربي ككل في السنوات القادمة.

الفصل الثالث

النقل البري ومدى مساهمته في التبادل المغاربي

تمهيد:

يساهم قطاع النقل البري بتطوير اقتصادات الدول المختلفة وذلك بدرجات متفاوتة، حيث يمكن من خلال المبحث الأول لهذا الفصل تبيان واقع قطاع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي، وذلك من خلال وصف شبكاته وتبيان أدائه ضمن المنطقة المغاربية، كما يوضح هذا المبحث تحليل اتفاقيات النقل البري العربية والمغاربية ذات التأثير المباشر وغير المباشر على أداء النقل المغاربي.

إضافة إلى ذلك، تتطرق الدراسة من خلال المبحث الثاني لهذا الفصل إلى تحديد مدى مساهمة النقل البري المغاربي في تعزيز وتطوير التبادل، من خلال تحديد المساهمة في مراحل دورة حياة المنتجات وفي توجيه التوطن الصناعي، وفي حركة التبادل أمام تحديات عديدة، منها استقامة مواضع دول الإتحاد، وتحديات مسافة الانتقال، وموقع المبادلات، ويتم تقسيم الدراسة بهذا الفصل إلى مبحثين كما يلي:

- ✓ المبحث الأول: واقع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي؛
- ✓ المبحث الثاني: مدى مساهمة النقل البري المغاربي في تعزيز وتطوير التبادل.

المبحث الأول

واقع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي

يعرض المبحث الأول واقع النقل البري لدول إتحاد المغرب العربي، حيث تتطرق الدراسة من خلال المطلب الأول إلى وصف قطاع النقل البري بالدول المغاربية من أداء وأهمية، كما تبين من خلال المطلب الثاني تحليل أثر اتفاقيات النقل البري العربية والمغاربية على قطاع النقل بإتحاد المغرب العربي.

المطلب الأول: وصف قطاع النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي

أولا: تطور قطاع النقل البري في تونس، المغرب، ليبيا، وموريتانيا

1 . تطور النقل البري في تونس

تعتبر شبكة النقل البري التونسية من الطرق المزدحمة، نظرا لاستخدام الفرد التونسي للسيارة الخاصة بشكل دائم في معظم تنقلاته، وذلك بسبب انخفاض تكلفة الحصول على سيارة خاصة واستخدامها، كما تساهم شبكة الطرق التونسية في نقل ما يقارب 86% من السلع على المستوى المحلي.

في سنة 1987 كانت تونس تمتلك حوالي 50 كيلومتر من الطرق السريعة، وفي نهاية سنة 2007 توسعت شبكة طرقها البرية بدرجة أكبر لتبلغ حوالي 370 كيلومتر من الطرق السريعة، بالإضافة لتسجيل 2000 كيلومتر من الطرق العادية بالبلاد، لتمتلك بذلك تونس ما لا يقل عن 20000 كيلومتر من الطرق البرية، كما تأمل الجهات المختصة إلى أبعد من ذلك لتصبح تونس مركز تجارة إقليمي وسياحي أيضا، حيث أن قطاع النقل البري التونسي هو الذي يمكن أن يلعب دورا هاما في تحقيق ذلك، ولأجل ذلك تقوم الجهات المختصة بإجراء دراسات وأبحاث تنبؤية وبشكل مستمر.(1)

ساعد مصرف الاستثمار الياباني وبنوك أخرى للإتحاد الأوروبي خصوصا في تمويل أجزاء من مشاريع الطرق التونسية، لأن مداخيل تونس محدودة، إلا أن الواقع يلزمها أن تقوم بإكمال ما بدأته منذ سنوات في قطاع النقل البري، فقد قامت بسلسلة من التغيِيرات في شبكة طرقها المحلية، وذلك في كل من شارع 7 نوفمبر الرئيسي وشوارع Z7 العاصمية التي تتحمل منذ سنوات حركة مرور لأكثر من

---

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Tunisia 2008**, 2008 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2008), PP: 115, 116.

130000 مركبة يوميا، كما تقوم الجهات المختصة في تونس برسم سياسات لتغيير مسار أو توسيع خطوط طرق برية في المدن التونسية الأخرى تعاني من مشكلة الازدحام الشديد.[1]

تستحوذ تونس العاصمة على مشاريع عديدة لتطوير شبكات النقل البري، وأهمها الجسر الرابط بين "رادس" جنوب تونس العاصمة و"غولت" شمال تونس العاصمة، وذلك على طول 260 مترا، حيث تم افتتاح الجزء الأول من هذا المشروع بحلول سنة 2008، كما تم إنجاز الطريق الرابط بين شمال البلاد وجنوبها، ومد ذلك إلى مدينة صفاقس شرق البلاد، وذلك يتوسع قدما نحو ليبيا عبر "رأس جدير".

تعتزم السلطات المختصة إنشاء الطريق الإفريقي السريع رقم 01، الذي يتماثل في جزئه الخاص بالجزائر مع الطريق السيار "شرق . غرب"، مرورا إلى المغرب ثم موريتانيا، الأمر الذي يشجع السلطات التونسية لإنجاز الجزء الواقع على أراضيها، من أجل ترقية المبادلات التجارية "التونسية . المغربية" في إطار ما يصبو إليه إتحاد المغرب العربي من تجارة بينية مغاربية، ذلك لأن الكثير من المبادلات التجارية بين تونس والمغرب تتخذ الطريق البحري أسلوبا لحركتها إثر إغلاق الحدود البرية بين الجزائر والمغرب.

في الأخير يمكن القول أن تونس تحوز فعليا على تجمع عدد من طرق التجارة الإقليمية الرئيسية، باعتبارها مدخلا تجاريا لإفريقيا ومركز عبور نحو أوروبا، كما تتوسط المنطقة الأورومتوسطية، وإحدى دول إتحاد المغرب العربي الأكثر كثافة سكانية وتجارة إقليمية، ومركز عبور ما بين الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.[2]

أما عن شبكة السكك الحديدية في تونس، فهي تمتد على مسافات قصيرة، على عكس ما تملكه الجزائر، وربما ذلك لكون هذه الأخيرة أكبر دولة عربية مساحة وتعد مركزا هاما في المنطقة المغاربية، الأمر الذي يستدعي أن تكون شبكة سككها الحديدية أطول وبخطوط أكثر، إلا أن ذلك لا يعني أن لا تتمتع تونس بشبكة جيدة من السكك الحديدية، تستعملها في تنقلات الأشخاص والسلع والمنتجات، حيث قد تم تخصيص ما لا يقل عن ما يعادل 79.8 مليون دولار أمريكي، لاستثمارات ترام ونظام السكك الحديدية أيضا، من أجل إنشاء حوالي 80 كيلومتر من سكك الحديد الجديدة بالبلاد خلال فترة 15 سنة.[3]

---

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Tunisia 2009**, 2009 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2009), P: 128.
(2) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Tunisia 2010**, 2010 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2010), P: 98.
(3) OXFORD BUSINESS GROUP, **The Report: Tunisia 2008**, ***Op cit.***, P:116.

2 . تطور النقل البري في المغرب

تستحوذ دولة المغرب على أكبر شبكة نقل بري بالسكك الحديدية تطورا في شمال إفريقيا، إذ تمتد خطوطها لأكثر من 2109 كيلومتر، بعدما كانت تشكل 370 كيلومتر فقط في سنة 2002، فضلا عن ذلك تقوم المغرب بإنشاء مشروع السكة الحديدية السريعة (High-Speed Rail) وذلك منذ سنة 2007، الذي يعتقد أنه سوف يعمل على ترقية اقتصاد البلاد نحو الأحسن، والمساهمة في الازدهار الاقتصادي على المستوى المغاربي الإقليمي.

قام الديوان الوطني للسكك الحديدية بتنفيذ الخطط المتعلقة بإنشاء شبكة سكك حديدية لـ 1500 كيلومتر إلى غاية سنة 2030، بما يعادل حوالي 1.8 بليون أورو، حيث يتكون هذا المشروع من فرعين رئيسيين، أولهما سيربط الجزء الشمالي للمغرب من مدينة طنجة أقصى شمال المغرب باتجاه جنوبها نحو مدينة مراكش، ثم إلى أغادير، وذلك عبر كل من الرباط، الدار البيضاء، مراكش، الصويرة، وصولا إلى أغادير، عبر خط الساحل المغربي المسمى بالخط الأطلسي، حيث يمكن التنقل من خلاله في وقت قصير مقارنة بالسابق، وذلك لساعتين فقط بدل 5 ساعات و45 دقيقة لمسافة 2000 كيلومتر بين طنجة والدار البيضاء، ولساعة واحدة و15 دقيقة فقط بدل 3 ساعات و30 دقيقة لمسافة 175 كيلومتر بين كل من الدار البيضاء ومراكش.

أما بالنسبة للفرع الثاني من خطط إنشاء شبكة السكك الحديدية لـ 1500 كيلومتر، فهي تمتد على خط "شرق . غرب" بالجزء الشمالي للمغرب، وذلك بين مدينتي الدار البيضاء ووجدة، الأمر الذي يمكن أن يقلص مدة التنقل إلى النصف، مع قدرة تحمل تصل إلى 500 راكب، على أن يتم التنقل على شبكة السكك الحديدية هذه بفرعيها لحوالي 8 ملايين مسافر سنويا.[(1)]

تتطلع المغرب إلى إعادة هيكلة شبكات النقل البري بمختلف مناطقها، حيث قامت سنة 2008 بإنشاء شركة نقل الدار البيضاء ، من أجل مباشرة أعمال التخطيط والتنفيذ لمشاريع النقل الحضري بالبلاد وتوسيع شبكاته في العديد من المدن المغربية كالرباط العاصمة والدار البيضاء، وتوجيه ذلك من خلال تغيير مواقع المراكز التجارية والبنى الإدارية، لتخفيف حدة الازدحام المروري والحد من التلوث، كما تقوم شركة نقل الدار البيضاء بإنجاز شبكة القطار الحضري "ترام" وأخرى لقطار الأنفاق "الميترو".

يمكن القول أن هناك برنامجا لإنشاء ثلاث خطوط لشبكة القطار الحضري، بطاقة نقل 200000 مسافر يوميا، وقد تم فعلا البدء في إنشاء الخط الأول سنة 2009، على امتداد 29 كيلومتر، تليه الخطوط الأخرى المتبقية، ليكون هذا المشروع جاهزا للتشغيل سنة 2012، بامتداد كلي

---

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Morocco 2011**, 2011 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2011), P: 115.

يبلغ 76 كيلومتر، هذا بالإضافة إلى خط القطار الحضري الذي بدأ إنشاؤه سنة 2008 بتكلفة كلية تعادل 70 مليون أورو، وذلك لامتداد 18 كيلومتر بين كل من الرباط العاصمة و"سلا" شمال البلاد، على أن يتم تشغيله نهاية سنة 2010 حسب الدراسات التنبؤية، إضافة إلى مشروع قطار الأنفاق، وشبكة قطارات الضواحي عالية السرعة (High-Speed Suburban Transport)، والأهم من ذلك على المستوى الحضري للمنطقة ما يتم تجديده من خطوط شبكة الرباط للحافلات، من أجل تغيير نظام النقل العام بالرباط العاصمة كليا، حيث سيتم توفير حوالي 540 حافلة لأكثر من 30 كيلومتر خلال عامي 2010 و2011.

إضافة إلى ما سبق، تسعى الجهات المختصة بالمغرب إلى وصل المدن المغربية فيما بينها من خلال إنشاء مشاريع محددة، حيث تقوم باستحداث شبكات النقل البري بالطرق العادية والطرق السريعة أيضا، إذ يمكن القول أن خطوط الطرق البرية السريعة قد امتدت لأكثر من 1420 كيلومتر بحلول 2011، بعدما تم تسجيل حوالي 916 كيلومتر فقط في سنة 2007، وقد كان لبرنامج سنة 2008 وقع كبير على قطاع النقل البري المغربي، من خلال إنشاء خطوط طرق برية سريعة على مسافة 400 كيلومتر بطاقة 400000 مسافر بحلول سنة 2015، بالإضافة إلى مشروع الطريق السريع قيد الإنجاز على طول الساحل، والذي يربط بين طنجة (شمال المغرب) والسعيدية (أقصى شمال البلاد على الحدود الجزائرية)، وذلك لامتداد 510 كيلومتر.

تبنت المغرب أيضا مشروع إنشاء 15550 كيلومتر من الطرق الريفية بالبلاد، في إطار ما يسمى بالبرنامج الوطني الثاني للطرق الريفية (PNRR II)، وذلك إلى غاية سنة 2012، حيث يسعى هذا المشروع لإتاحة استخدام شبكة الطرق البرية للقاطنين بالأرياف المغربية، كما تم خلال سنة 2009 إقرار قوانين مرور جديدة، من شأنها تعزيز درجة أمان الطرق المغربية، وتم بموجب ذلك تركيب 155 وحدة رادار بمختلف خطوط شبكة الطرق البرية بالبلاد، بالإضافة إلى إجراءات أخرى من شأنها المحافظة على سلامة المسافرين من حوادث المرور، والسلع والمنتجات من التلف، لأن أقل ما يتم تسجيله من وفايات على الطرق المغربية يتعدى 4000 مسافر سنويا.[1]

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Morocco 2009**, 2009 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2009), P: 144.

3 . تطور النقل البري في ليبيا

شهدت ليبيا منذ سنة 2009 بداية تنفيذ مشاريع عديدة لتطوير خطوط شبكات السكك الحديدية بها، أهمها المشروع "الصيني . الروسي" لخطوط السكك الحديدية (بالمرحلة الأولى)، ذات العقد بقيمة 2.6 بليون دولار أمريكي، حيث تم من خلاله إنشاء خط سكك حديدية يربط بين مدينة الخمس قرب طرابلس العاصمة والمدينة الساحلية سرت التي تتوسط الساحل الليبي، بالإضافة إلى استحداث خط سكة حديدية آخر، من مدينة سبها التي تتوسط ليبيا تقريبا إلى المدينة الساحلية مصراته قرب مدينة الخمس، حيث تم تكليف الشركة الصينية لإنشاء سكك الحديد (CRCC) بإنشائه، وبالإضافة إلى ذلك تم التعاقد مع شركة روسية بقيمة 3.16 بليون دولار أمريكي، من أجل تنفيذ مشروع سكة حديدية من مدينة سبها إلى مدينة بنغازي الساحلية شرق البلاد.(1)

تماشيا مع ما تقوم به شركات النقل البري في ليبيا بخصوص شبكات السكك الحديدية، يوجد كذلك اتجاه لتطوير شبكات الطرق البرية بالبلاد، إلا أن الظروف الاقتصادية والاجتماعية في ليبيا ليست كمثيلتها في تونس أو المغرب أو حتى في الجزائر، فليبيا دولة نفطية، تعتمد على تجارة البترول والغاز ومشتقاتهما، ولا يتركز سكانها قليلي العدد سوى بالجزء الشمالي للبلاد على طول الساحل مع توغل ليس بكبير نحو الجنوب، كما لا تنتج ليبيا منتجات زراعية ولا حتى صناعية فعلية على الأغلب، إلا أنه يمكن اعتبارها همزة وصل بين الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، وبين الإتحاد الأوروبي والجنوب الإفريقي، ولعدم وجود جدوى كبيرة من إنشاء شبكات نقل بري متطورة بمختلف مناطق البلاد، فإن الجدير لدى السلطات الليبية رسم خطوط نقل بري تربط الدول المجاورة للبلاد على جوانبها، كربط مصر بالجزائر على سبيل المثال.

كما أن للدولة الليبية ما تراه من واجب الالتزام في دورها الفاعل بالإتحاد الإفريقي وإتحاد المغرب العربي ومثيليهما من التجمعات ذات الصلة بليبيا، إذ يمكن تمييز وجود سياستين تجاه تطوير شبكات النقل البري بالبلاد، أولهما سياسة هيكلة قطاع النقل البري لصالح سكان البلاد، والثانية (وهي الأهم) تفعيل الدور الليبي بالمنطقة الإقليمية، من خلال توصيل أقصى شمال البلاد بجنوبها وشرقها بغربها خدمة للمبادلات التجارية الإقليمية.(2)

من ناحية أخرى، تسعى ليبيا جاهدة إلى إنشاء شبكة طرق سريعة بمختلف مناطقها، في ظل انخفاض أسعار وقود المركبات، وإمكانية اقتناء الفرد الليبي لهذه الأخيرة، وبأسعار مدعومة حكوميا،

---

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Libya 2008**, 2008 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2008), P: 74.
(2) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Libya 2010**, 2010 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2010), P: 158.

الأمر الذي ضاعف أعداد السيارات بالبلاد، لحدود سيارة لكل 7 أفراد، وكانت الحكومة الليبية قد أعلنت سنة 2006 تخصيص ما يعادل 40 بليون دولار أمريكي لبرنامج دائرة الأشغال العمومية، منها ما يعادل 10.5 بليون دولار أمريكي لقطاع النقل البري، من أجل تعبيد الطرق المتضررة، إصلاح الجسور القديمة، وتوسيع الطرق السريعة، ليشمل ذلك حوالي 13000 كيلومتر من الطرق البرية.[1]

قامت ليبيا بإجراء دراسات لإنشاء ثلاث طرق سريعة بين شرق البلاد وغربها والمسماة (M1, M3, & M5)، بالإضافة إلى ستة طرق سريعة رئيسية بين الشمال والجنوب والمسماة (M2, M4, M6, M8, M10, & M12)، حيث يربط الخط (M1) الحدود التونسية غرب البلاد بالحدود المصرية شرقها، على امتداد الساحل الليبي بـ 1200 كيلومتر، كما سيتم توصيل خط الطريق السريع (M5) من مدينة غات على الحدود الجزائرية جنوب غرب البلاد إلى الحدود الليبية شرقها، وأن يتم من خلال إنشاء الخط (M3) الربط بين المدينة الليبية غدامس على الحدود التونسية الجزائرية غرب البلاد، وبين المدينة المصرية سيوا شرق البلاد، على أن يتم الانتهاء من تلك المشاريع خلال السنوات القادمة.[2]

تتجه ليبيا فعليا نحو إتمام مشروعَيْ الخطين الأول والثالث من خطوط شبكة الطرق الإفريقية السريعة، ورغم أهميتهما الكبيرة بالنسبة لمنطقة إتحاد المغرب العربي، إلا أن الأوضاع السياسية دوما ما تكبح آمال دول الإتحاد في أي تقدم يمكن له أن يحدث، وآخرها ما تشهده ليبيا من أوضاع سياسية سيئة، اضطرت الجزائر بسببها إلى إغلاق حدودها البرية معها بشكل مؤقت.

4 . تطور النقل البري في موريتانيا

تتميز شبكة النقل البري بالطرق البرية في موريتانيا بتطور طفيف، تنعدم الطرق تدريجيا كلما اتجهنا جهة الشرق الموريتاني، نحو الحدود الجزائرية ومثيلتها المالية، حيث يعود ذلك لتموقع نواكشوط العاصمة أقصى جهة الغرب الموريتاني على الساحل، ذات الحركة الكثيفة نوعا ما في تنقلات الأفراد والسلع والمنتجات، كما أن لموريتانيا صلة وثيقة مع دولتي مالي والسنغال جهة الجنوب الموريتاني، حيث تزيد خطوط شبكة الطرق البرية في جنوب موريتانيا كثافة، ونفس الشيء هو بالنسبة لمالي والسنغال في تلك الجهة، بل وتمتد خطوط شبكة الطرق السريعة، على الحدود الجنوبية لموريتانيا.

رغم ذلك، يوجد طريق سريع ذو أهمية كبيرة بالنسبة للتنقلات بين شمال وجنوب موريتانيا، كما أنه الرابط الوحيد بين نواكشوط العاصمة الموريتانية وكل من المغرب والجزائر عبر الصحراء الغربية، وذلك على الحدود الغربية والشمالية الغربية للبلاد تقريبا، إذ يمتد من نواكشوط العاصمة عبر كل من أكجوجت، أطار، أفدريك، وبيرمغرين، ثم عبر المدينة الموريتانية الفاصلة على الحدود الموريتانية

(1) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Libya 2008**, ***Op cit.***, P: 76.
(2) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Libya 2010**, ***Op cit.***, P: 158.

للصحراء الغربية "عين بنتيلي"، كما يوجد طريق سريع رئيسي آخر في الجنوب الموريتاني، يمتد من نواكشوط العاصمة كذلك إلى مدينة النعمة، عبر سلسلة من المدن أهمها كيفية والعيون.(1)

رغم ذلك، لا يوجد امتداد عابر للحدود فيما يخص شبكة الطرق السريعة بين الجزائر والمغرب، ولا بين موريتانيا والجزائر، ولا حتى بين الجنوب الغربي لليبيا وجنوب شرق الجزائر، ومن خلال ما سبق نلاحظ أن تطور قطاع النقل البري المغاربي بالطرق البرية أو حتى بالسكك الحديدية لا يتعدى أن يكون تطورا مَوْضِعِيًّا، وفي كثير من الأحيان لمناطق تحوز على تمركز مُسبَق لإحدى شبكات النقل البري بها لتتوسع تلك الشبكات بتلك المناطق لا أكثر.

أما بالنسبة لشبكات السكك الحديدية المحلية، فإنها عادة لا تمتد إلى الدول المجاورة ضمن الحدود الإقليمية، والاتفاق الوحيد ربما في ذات الشأن هو موافقة حكومات دول إتحاد المغرب العربي على استخدام قياس عَرْضٍ مُوَحَّدٍ لخطوط السكك الحديدية المُنشأة حاليا، أملا في الوصول إلى شبكة سكك حديدية إقليمية بالمنطقة، ذات مواصفات موحدة، على خلاف ما سبق في ظل الاستعمار من اختلاف وتباين في نوعية وقياس عرض خطوط السكك الحديدية المنشأة بدول منطقة إتحاد المغرب العربي.

في ظل ذلك، يبقى امتداد خطوط شبكات النقل البري بدول إتحاد المغرب العربي غير موصل لجميع المناطق محليا، وذلك متعلق كما تم ذكره سالفا بالجزء الشرقي لموريتانيا، ونفس الشيء بالنسبة لجنوب الجزائر، والجنوب الليبي فيما يخص شبكات السكك الحديدية، على خلاف كل من دولتي تونس والمغرب، مع أن الجزء الجنوبي لهذه الأخيرة غير مجدٍ حاليا، لتجاورها مع الصحراء الغربية، اللتين تنشب بينهما مشكلة سياسية، دون نسيان المشكلة الأكبر بالنسبة للمغرب، والمتمثلة في الحدود المغلقة بينها وبين الجزائر، والتي رغم وجودها إلا أن الجهات المغربية المختصة، وأملا في الزوال القريب لهذه المشكلة، قد ذهبت نحو إنشاء الجزء المغربي للطريق السريع أو ما يدعى بالطريق الإفريقي السريع رقم 01، لقناعة الجهات المختصة بدولة المغرب أن ما يمكن الحصول عليه من إيرادات مالية كبيرة أو علاقات اجتماعية متينة من جهة الجزائر أكثر مما يمكن الحصول عليه في ذات الشأن من جهة الصحراء الغربية، أو حتى موريتانيا.(2)

---

(1) Encyclopedia of the Nations: **Mauritania – Transportation**, April 27, 2011, on the Link: http://www.nationsencyclopedia.com/Africa/Mauritania-TRANSPORTATION.html

(2) B. Traore, **et al.**: Report title: **Rosso – Boghe road construction project**, ***African Development Bank***, April 2003, P: 2.

ثانيا: أداء النقل البري في الجزائر، وأهميته ضمن شبكة النقل البري المغاربية

يمكن أن يكون للجزائر دور فاعل في المشاريع الاقتصادية خصوصا مشاريع النقل البري التي يمكن لها أن تنشأ في منطقة إتحاد المغرب العربي، ويتبين ذلك مما يلي:

1 . النقل البري بالسكك الحديدية في الجزائر

تمتد شبكة السكك الحديدية بالجزائر على ما يقارب 3572 كيلومتر، منها حوالي 283 كيلومتر مكهربة، ومعظمها مخصصة لنقل السلع والمنتجات وحتى لتنقل المسافرين أيضا، حيث يستعملها حوالي 19 مليون نسمة سنويا، لذلك تسعى الجزائر إلى تأهيل شبكة السكك الحديدية في مجملها، من خلال إمداد خطوطها المحلية إلى المناطق النائية والمناطق الأخرى غير المُوَصَّلَة إليها، بالإضافة إلى كهربتها أيضا.

في ذات الشأن، تعتزم الجهات المختصة كهربة 11210 كيلومتر بحلول سنة 2025 حسب ما يتم من دراسات تنبؤية، حيث تم تخصيص ما يعادل 13.2 بليون أورو للفترة 2005 . 2009، مع دفعة إضافية في إطار الخطة الخماسية للفترة 2009 . 2014، وذلك في إطار البرنامج التكميلي المخصص لدعم النمو الاقتصادي (Programme Complementaire de Soutien a la Croissance Economique, PCSC)، كما يتم الاهتمام بشكل خاص من قِبَلِ الجهات المختصة بإعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (Société Nationale des Transports Ferroviaire, SNTF).

تتميز المدن الكبرى بالبلاد سكانا وحجما بمشكلة الازدحام المروري عبر خطوط شبكات نقلها البري، وترمي جهود الدولة في كل مرة إلى محاولة إيجاد حلول جذرية لهذه المشكلة، وعلى سبيل المثال وكما هو مخطط له منذ سنوات مضت، فقد تم الشروع في إنشاء مشروع قطار الأنفاق بالجزائر العاصمة وعدد من مشاريع القطار الحضري في المدن الكبرى بالبلاد، وهي المشاريع ذات الأهمية الموضعية في حل مشكلة الازدحام المروري بالنسبة للمدينة الواحدة.

جاء مشروع قطار الأنفاق كحل لمشكلة التنقل القائمة بالجزائر العاصمة، حيث يوفر هذا المشروع طاقة نقل تعادل 21000 مسافر في الساعة تقريبا، عبر ثلاثة خطوط بـ 51 محطة، وهو المشروع الذي تقرر البدء في إنجازه سنة 1982، على أن ينتهي بحلول سنة 1990، إلا أن هذه الأخيرة كانت سنة بداية الإنجاز، وقد تم فعليا إنشاء بعض محطاته ثم توقف وعاد للإكمال من جديد سنة 2003، فتم مجددا بناء مستودعات وورش عمل و10 محطات، سوف تمتد على طول الساحل

بالجزائر العاصمة، وقد كانت وتيرة العمل بهذا الشكل بسبب الأوضاع المالية والسياسية المتدهورة في فترة التسعينات، ولكن يمكن اعتباره مع قطار الأنفاق بمدينة القاهرة الوحيدين بالقارة الإفريقية.[(1)]

استوجب تنفيذ المشروع إعادة هيكلة عامة في شبكات النقل بالجزائر العاصمة، حيث تم إنشاء شبكات القطار الحضري (Tramway Networks, TN) في الأجزاء الشرقية للجزائر العاصمة وفي ولايات جزائرية أخرى، كما تم توصيل شبكات النقل البري بحافلات النقل العام إلى محطات قطار الأنفاق أو القطار الحضري للجزائر العاصمة، وهو أمر مماثل بالنسبة لشبكات القطار الحضري في ولايات جزائرية أخرى تسعى من خلالها الجهات المختصة لعصرنة النقل البري بالقطارات السريعة، الأمر الذي ينعكس إيجابيا على حركة المسافرين محليا، ولا شك أن المساحة الكبيرة للجزائر تستدعي تطوير شبكات نقلها البري بالسكك الحديدية لامتلاكها الجزء الأكبر من شبكة النقل البري المغاربية.

2 . النقل البري بالطرق البرية في الجزائر

لا تعكس حافلات النقل الجماعي في الجزائر العاصمة سوى 10% من حركة المسافرين، كما يُعتبَر النقل الحضري بالجزائر غيرَ متطورٍ نسبيا، حيث تتباين سياسات واستراتيجيات شركات النقل الجماعي الجزائرية، وتختلف أساليب تأديتها لوظيفة النقل الجماعي من منطقة لأخرى بالبلاد، فقد نجد خط نقل بري محلي بعدد هائل من حافلات النقل، ونجد آخر بحافلة واحدة أو اثنين فقط، ونجد خطا آخر بحافلاتِ خطوطِ غيرِهِ، وسبب ذلك على الأغلب سوء تسيير شركات النقل الجماعي وخصصتها غير المُراقَبة.

كما نجد بعض المشكلات الأخرى، والتي كانت سائدة سابقا في مختلف مناطق البلاد، ومنها تباين أحجام حافلات النقل العام المستعملة، وعدد مقاعد الجلوس المتوفرة، ونوعية الخدمات المقدمة وأخرى، وذلك دون نسيان مساوئ التحديد غير الموحد في بعض الأحيان لأسعار تذاكر السفر للنقل داخل المدينة الواحدة، واستعمال المسافرين للنقل غير المرخص (غير الرسمي) في تنقلاتهم، أو بالنسبة لفئة الشباب ممن حصلوا على فرصة الدراسة الجامعية، أن يقوموا بالتنقل من خلال حافلات النقل الجامعي، سواء كانوا دارسين حاليين أم حتى سابقين، والذي لم تكن توجد عليه على الأغلب أدنى رقابة حكومية بخصوص مستعمليه.

كان هناك اعتقاد خاطئ سائد لدى الكثير من أفراد المجتمع الجزائري حول استمرارية رداءة خدمة النقل مستقبلا بالنسبة لحافلات النقل الجماعي الحكومية، من خلال تنقلها فارغة في الكثير من الأحيان بين محطات والوقوف المخصصة لها، ما يؤدي لتأكد اعتقادات المسافرين بعدم إمكانية

[(1)] OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Algeria 2010**, 2010 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2010), PP: 159, 160.

احترافية النقل الجماعي الحكومي في ظل عدم وجود سياسات تنظيمية للنقل البري بالحافلات الجماعية على مستوى كل المدن الجزائرية.

حاليا، تهتم الجزائر بكيفية تحسين النقل البري المحلي بواسطة الحافلات، ولاسيما أنها (الحافلات) تلعب دورا مهما في النقل البري بين المدن الجزائرية، الأمر الذي قد يسمح مستقبلا بالمساهمة الفاعلة في تطوير شبكات النقل البري بمنطقة إتحاد المغرب العربي من خلال تبني أولوية الأهداف المحلية للنقل البري.

من ناحية أخرى، تحوز الجزائر على شبكة ضخمة للنقل البري بالطرق البرية الرئيسية والفرعية، وذلك لأكثر من 107300 كيلومتر، تتوزع المبادلات التجارية المحلية من خلالها، ويتنقل المسافرون في أرجاء البلاد عن طريقها، وذلك بمعدل 85% من التنقلات، أما باقي نسبة التنقلات (15%) فإنها تتم عبر شبكة النقل البري بالسكك الحديدية، هذا ويمكن القول أن معظم خطوط شبكة النقل البري بالطرق البرية تتوزع في مجملها على الجزء الشمالي للبلاد نظرا لأهميتها البالغة، لكون هذا الجزء يكاد يكون منطقة صناعية، ما أدى إلى إلزامية الانتقال بنسبة كبيرة عبر خطوط شبكة النقل البري بالطرق البرية في الجزء الشمالي للبلاد.

يمثل مشروع طريق السيار "شرق . غرب" أهم مشاريع النقل البري في الجزائر، كونه سيقوم بتقليص حجم الازدحام الكبير الذي تشهده خطوط شبكة الطرق البرية بالجزء الشمالي للبلاد، وتوفير الوقت والجهد والمال، إذ ويمكن القول أن هذا المشروع هو على امتداد حوالي 1200 كيلومتر، من مدينة عنابة شرق البلاد إلى مدينة تلمسان غربها، يتم من خلاله ربط 24 ولاية جزائرية من مجموع 48 ولاية، وذلك في منطقة الهضاب العليا، كما يمكن القول أن بدأ العمل بالمشروع كان بحلول سنة 2005، وذلك في إطار الفترة الزمنية 2005 . 2009، بتكلفة معادلة لـ 8 بليون أورو.(1)

أما عن مزايا هذا المشروع، أنه وكما قيل سابقا، يُخفِّضُ حجم الازدحام المروري القائم، ويمكنه استيعاب نسبة 50% من حركة الشاحنات، ونسبة كبيرة من حركة السيارات، خصوصا في الانتقال بين ولايات الجزء الشمالي للبلاد شرقا وغربا، الأمر الذي يقلص فترة الانتقال ما بين مدينتي عنابة وتلمسان إلى 10 ساعات تقريبا، وبذلك تُسْتَحْدَثُ فرص العمل سواء في خدمات قطاع النقل البري أو من خلال المشاريع الاقتصادية الأخرى على جانبي خطه، كما يزيد ذلك حركة المبادلات التجارية المحلية، ولأجل تطوير وتحديث كل ذلك تعتزم الجهات المختصة توفير خدمات سريعة على طريق السيار،

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Algeria 2008**, 2008 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2008), PP: 128, 131.

تمكين صيانة المركبات بأنواعها، إنشاء محطات البنزين في مجملها، واستحداث نقاطٍ للأمن على طول الطريق.

من ناحية أخرى، يعتر مشروع طريق السيار كامتداد لمشروع النقل البري بالطرق البرية لمنطقة إتحاد المغرب العربي، حيث يمكنه أن يصل الطريق السريع بالمغرب من جهة وطرق أخرى يمكن إنشاؤها في كل من ليبيا وتونس من جهة أخرى، كما يمكن أن يندرج طريق السيار ضمن مشروع شبكة الطرق السريعة عبر إفريقيا (Trans-African Network)، والمكون (هذا الأخير) من تسع مشاريع شبكات طرق سريعة بالمنطقة الإفريقية على امتداد 56683 كيلومتر، تحت إشراف لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لإفريقيا، من أجل ترقية المبادلات التجارية بين الدول الإفريقية.

يسمى الخط رقم 01 من خطوط شبكة الطرق السريعة عبر إفريقيا بالطريق السريع "القاهرة . دكار" (The Cairo-Dakar Highway)، حيث تم إنشاء الجزء الأكبر من هذا الطريق السريع في سياق مشاريع النقل البري التي دعا إليها إتحاد المغرب العربي، وهو الطريق المار عبر طرابلس الليبية، وتونس العاصمة، وعبر طول الساحل الجزائري مرورا بالجزائر العاصمة، ثم بالأراضي المغربية عبر الاتصال بالعاصمة الرباط، وعبر الصحراء الغربية إلى دكّار في موريتانيا، إلا أنه في حال إنشاء مشروع هذا الطريق يتطلب ذلك فتح الحدود الجزائرية مع المغرب وليبيا، وتسوية المشكلات السياسية القائمة بالمنطقة المغاربية.(1)

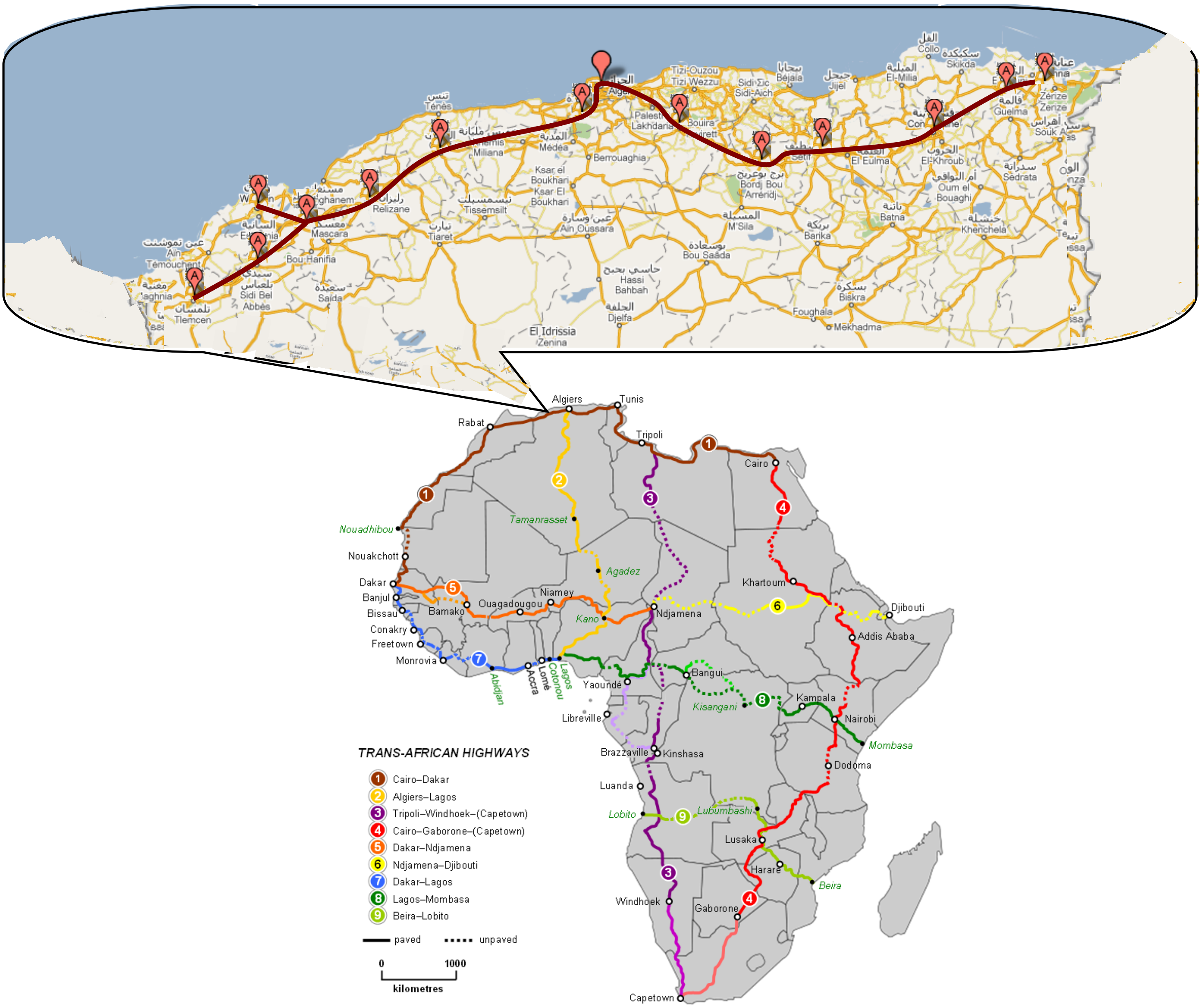
يلعب الخط رقم 02 من خطوط شبكة الطرق السريعة عبر إفريقيا (Trans-Sahara Highway) دورا هاما في تطوير العلاقات الاقتصادية بين الجزائر والدول الإفريقية الأخرى، خصوصا التي تقع جنوب الجزائر، كما يمكن لهذا الخط أن يساهم محليا في ترقية المبادلات التجارية المحلية بين الشمال الجزائري وجنوبه، وقد يسمح ذلك بالتعجيل بفتح خطوط نقل بري مباشرة بين موريتانيا عبر شمالها الشرقي وبين ليبيا عبر جنوبها الشرقي، ويمكن القول أن هذا الطريق يجمع في الجزائر العاصمة بشكل مباشر كلا من التنقلات الحادثة بين تونس والمغرب على الطريق الإفريقي السريع رقم 01، وبين لاغوس بنيجيريا عبر آغاديز بالنيجر، ومن خلال الخريطة البيانية رقم 08 التالية يمكن ملاحظة خطوط شبكة الطرق الإفريقية السريعة، وطريق سيار الجزائري "شرق . غرب" ضمنها.

---

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Algeria 2011**, 2011 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2011), P: 136.

خريطة بيانية رقم 08

خطوط شبكة الطرق الإفريقية السريعة، وطريق السيار "شرق . غرب" ضمنها



Source: By Researcher, Transportation Network Lines, on these Links:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Map_of_Trans-African_Highways.PNG
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fe/Algerie_autoroute_est_ouest_villes.png
http://maps.google.com/maps?hl=en&tab=ll

يتبين من خلال الخريطة البيانية رقم 08 تسع خطوط لشبكة الطرق الإفريقية السريعة، يتوسط الأول والثاني منها الجزائر، ويتبين مسار الخط الأول كما هو موضح في الشكل أعلاه، الأمر الذي يبين أن العديد من مشاريع النقل العربية والإفريقية والأورومتوسطية التي تساهم الجزائر في نسبة كبيرة فيها قد تخدم شبكات النقل البري لإتحاد المغرب العربي بشكل مباشر أو غير مباشر.

المطلب الثاني: النقل البري المغاربي في ضوء اتفاقيات النقل البري العربية والمغاربية

أولا: اتفاقيات النقل البري لجامعة الدول العربية، وتأثيرها على قطاع النقل البري المغاربي

لقي ملف النقل البري بين حدود الدول العربية اهتماما بالغا من طرف جامعة الدول العربية وذلك منذ وقت طويل، حيث لقيت مشكلات تنقل الأشخاص ونقل السلع والمنتجات بين الدول العربية ومنها دول إتحاد المغرب العربي جهودا كبيرة من أجل مساهمة النقل البري بالسكك الحديدية والطرق البرية في توسيع دائرة المبادلات التجارية على الخصوص وانتقال العمالة "العربية . العربية" عموما، إذ تم توقيع اتفاقيات عديدة في هذا الشأن، منها "اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية"، وكان لهذه الاتفاقية حينها أهمية بالغة من خلال تذليلها للمشكلات المرتبطة بانحسار التجارة العربية البينية وتراجع العلاقات الاقتصادية "العربية . العربية" الهشّة، ويمكن فيما يلي تبيان أهم محتويات "اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية"، وبعض الإجراءات المتخذة في اتفاقيات مماثلة لها، ودرجة تأثير ذلك على قطاع النقل البري في دول إتحاد المغرب العربي.

اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية

تم توقيع هذه الاتفاقية سنة 1977 من طرف جميع الدول العربية بما فيها دول إتحاد المغرب العربي، وهي اتفاقية تهدف إلى نقل السلع والمنتجات والأمتعة الشخصية ووحدات النقل على الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية من أنهار وسيول، في بعض أو جميع مناطق الدول العربية المتعاقِدة، على أن يكون الانطلاق من دولة إلى أخرى ضمن المنطقة العربية، والتي يمكن من خلالها أن يتم استخدام هذه الاتفاقية من طرف دول إتحاد المغرب العربي، بهدف المساهمة في الحصول على حرية أكبر وتسهيلات أوسع في التبادل التجاري بينها، باعتبار أن هذه الاتفاقية تخدم دول إتحاد المغرب العربي ضمن الدول العربية الموقعة على هذه الاتفاقية.

يتم من خلال هذه الاتفاقية نقل السلع والمنتجات من إحدى الدول العربية المتعاقِدة عبر إحدى الدول العربية الأخرى المتعاقِدة، إلى أخرى عربية كانت أم أجنبية، متعاقدة أم غير متعاقدة، كما يتم انتقال المركبات بلوازمها الشخصية بين الدول العربية المتعاقدة، ويمكن من خلال ذلك استعمال مرافئ الدول العربية المتعاقدة، من أجل الاستيراد والتصدير، وفي حدود ما تمليه هذه الاتفاقية.

تطبق الدول المتعاقدة بهذه الاتفاقية أيضا إعفاء كليا على السلع والمنتجات المنقولة وعلى مركبات نقلها أيضا من أي كشف أو معاينة جمركية عند مكاتب العبور في الحالات العادية غير المشتبه فيها بوجود مخالفة، كما يحصل الناقلون على إعفاء من دفع الضرائب والرسوم الجمركية المعتاد دفعها عند الانطلاق أو العبور.[1]

لم تخدم هذه الاتفاقية الكثير من الدول العربية المتعاقدة، خصوصا دول إتحاد المغرب العربي فيما يتعلق بالنقل البري بالسكك الحديدية أو بالطرق النهرية أيضا، ذلك لأن نقل السلع والمنتجات في هذه الدول يتم عن طريق النقل البري بالطرق البرية، إضافة لوجود العديد من المشكلات الإجرائية في حيازة الوثائق والمستندات المتعلقة بعبور السلع والمنتجات، والمتداخلة مع تراخيص الاستيراد والتصدير، واختلاف مدد وجهات الحصول عليها في كل دولة مغاربية مُتعاقِدة، لاسيما التطبيق المتعمَّد للقوانين المحلية لكل دولة على حدى، دون تطبيق ما جاء بنص اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية في كثير من الأحيان.

هناك بعض الإجراءات غير المشتركة التي تطبقها دول إتحاد المغرب العربي ضمن سريان تعاقدها في اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية، ومن بينها ما يتم فرضه في تلك الدول فردى من رسوم وضرائب جمركية تحت مسميات مختلفة، وبمعدلات متفاوتة لكل دولة على حدى، وتعني الدراسة بذلك أن تقوم إحدى الدول باتخاذ إجراءات معينة تجاه دولة دون أخرى ضمن إتحاد المغرب العربي، وذلك في ظل تطبيق "اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية".

لقد صادفت المبادلات التجارية بين دول إتحاد المغرب العربي بعض الإجراءات المتعمَّدة وغير العادلة في المراكز الحدودية بالمنطقة، إذ وبغير ما نصت عليه اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية، من إلزامية احترام جميع المراكز الحدودية لحجوم وأسعار وتكاليف السلع والمنتجات المنقولة العابرة من دولة لأخرى ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، إلا أن الواقع يبين أن الإدارة الجمركية تعيد تقدير حجوم وأسعار وتكاليف تلك السلع والمنتجات العابرة، ويتم بذلك تحصيل رسوم وضرائب جمركية جديدة غير متفق على دفعها، كما أن لهذه الإجراءات أثرا بالغا في حجم الوقت الضائع قبل أن تنطلق مركبات النقل من جديد، والذي ينعكس على ارتفاع تكاليف كل من البضائع المنقولة والسائحين المتنقلين.

[1] جامعة الدول العربية: نص "**اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية**"، على وصلة التحميل التالية:
http://www.f-law.net/law/showthread.php/40036-???????-?????-?????-?????????-???-???-???????-????????s=10e1f1bbbd19c51a92de389c5496f1c0

عموما، يمكن القول بعدم احترام أطرف الاتفاقية السابقة لبنودها نسبيا، ونفس الشيء بالنسبة للأطراف نفسها في اتفاقيات مماثلة متعلقة بإجراءات النقل البري في منطقة إتحاد المغرب العربي، كما يتعذر أحيانا تطبيق بنود معينة مثل إمكانية استعمال المرافئ في الدول المتجاورة الأعضاء في إتحاد المغرب العربي، إضافة لوجود بعض الأمور التنظيمية صعبة التنفيذ والمتعلقة بقواعد إدارية ومالية معينة.

قامت بعض الدول الأعضاء بإتحاد المغرب العربي (في ظل سريان تعاقدها في "اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية) بالتعاقد في اتفاقيات نقل بري أخرى، الأمر الذي تزيد من خلاله المزايا المقدَّمة والأفضليّات المتاحة لها، وبقدر ما يَمْنَحُ من فرصٍ استغلالُ أكثرَ من اتفاقيةٍ للدولة المعنية يَستحدِثُ بالمقابل تحديّات أسوء للدولة المجاوِرة والمتعاقِدة باتفاقية فريدة، على أن يكون جَامِعًا لِكِلتا الدولتين مجمع إقليمي واحد (كإتحاد المغرب العربي)، الأمر الذي يُحَبَّذُ بسببه تعميم أية تسهيلات جمركية قد تحصل عليها الدولة المُتعاقِدة بأكثر من اتفاقية، تعميم ذلك على الدول المتعاقدة باتفاقيات فردية معها، من أجل أن تتساوى جميع تلك الدول في التسهيلات الجمركية المُكتسَبة، ولكن الواقع لا يشهد هكذا بُنْدًا.

ليس لدول إتحاد المغرب العربي أيَّة صلة ببنود اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية، المتعلقة بتنظيم عمل النقل البري عبر السكك الحديدية قبل عقود سابقة، وذلك لسبب أساسي وبسيط، هو اختلاف قياس عرض السكك الحديدية المحلية ضمن كل دولة من دول إتحاد المغرب العربي، بسبب التَّبَنِّي الاستعماري لهذا النهج بغية عدم قيام أي تجمع مستقبلي بالمنطقة من خلال استغلال شبكات السكك الحديدية المحلية، الأمر الذي يعيق عمليات اجتياز قطارات النقل السلعي للحدود الدولية ضمن المنطقة إلا في حالة تفريغ حاويات السلع والخدمات المنقولة من قطار محلي إلى قطار آخر بعد الحدود المحلية، كما أن المبادلات التجارية لإتحاد المغرب العربي منخفضة، ولا تتم عادة بهذا النمط البري للنقل، ولكن أصبح اليوم من الممكن إنشاء شبكات نقل بري متساوية قياس العرض، بعد الاتفاق على هذا المنهج، ولكن ذلك إنجاز مكلف.

إضافة إلى ذلك، هناك مشكلات أخرى يستعصي إيجاد حلول لها، ومثال ذلك اختلاف مواصفات مركبات النقل المُستخدَمة في نقل السلع والمنتجات عبر حدود دول المنطقة، فيما يخص أبعاد المركبات وحجوم الحمولات لكل دولة مغاربية على حدى، وهذا موجود في معظم الدول العربية، وتبرر كل دولة بأن أعداد مركباتها المؤدية لأنشطة التبادل التجاري المحلي أكبر بكثير من مثيلتها الأجنبية التي تدخل أرضها لفترة قصيرة فقط، مما يستدعي عدم تغيير تلك المواصفات المحلية لِأَنْ تكونَ مواصفاتٍ مشتركة داخل المنطقة المغاربية، وبالتالي ذلك أمر يصعب تغييره.

يمكن القول كذلك أنه لاختلاف الشروط الفنية المتعلقة باختلاف أحجام صناديق حمولات السلع والمنتجات، والأضرار التي يمكن أن تنتج عنها وتصيب مركبات النقل المخصصة لذلك أو تتسبب في تلف أجزاء من الطرق، أو حتى تأخير مواعيد التسليم بزيادة الحمولات، والتي قد تؤدي إلى حوادث المرور أيضا، فلِأَجلِ ذلك يمكن استبدال النقل البري من خلال صناديق الحمولات مختلفةِ الأحجام بما يسمى بالحاويات، حيث يمكن لهذه الأجسام متساوية القياس من حجوم وأبعاد، أن يتم نقلها بإحكامِ تثبيتها على قاطرات السكك الحديدية، أو شاحنات مخصصة لنقلها، الأمر الذي يوحِّد الشروط الفنية في هيكل الحاوية، ويسهل ذلك عمليات المناولة والتفريغ والتحميل للسلع والمنتجات المنقولة، ويمكن توصيلها عبر قاطرات السكك الحديدية أو عبر الشاحنات المخصصة لذلك كما سبق ذكره، بالإضافة إلى إمكانية نقلها إلى المناطق البرية المحاذية للموانئ البحرية، أو لمراكز التخزين، وهو ما تبينه اتفاقية النقل البري بالحاويات غير المعتمَدة من قِبَلِ دول إتحاد المغرب العربي.

ثانيا: اتفاقيات النقل البري لإتحاد المغرب العربي، وتأثيرها على قطاع النقل البري المغاربي

عقدت دول إتحاد المغرب العربي منذ نشأتها أكثر من 25 اتفاقية في شتى المجالات لاسيما الاقتصادية منها، وذلك خلال مسيرة تفوق العشر سنوات منذ إنشاء الإتحاد، ولكن تم تنفيذ خمس اتفاقيات فقط في المجال الاقتصادي، وهي:

أ. الاتفاقية الخاصة بتبادل المنتجات الفلاحية؛

ب. اتفاقية تشجيع وضمانات الاستثمار؛

ج. اتفاقية خاصة بالحجز الزراعي؛

د. اتفاقية تفادي الازدواج الضريبي وإرساء قواعد التعاون في المجال الجمركي؛

هـ. اتفاقية بين دول إتحاد المغرب العربي خاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور.

حيث أن للاتفاقية الأخيرة علاقة مباشرة بالتطوير المشترك لقطاع النقل البري على مستوى منطقة إتحاد المغرب العربي، وتتطرق الدراسة فيما يلي إلى هذه الاتفاقية.

اتفاقية بين دول إتحاد المغرب العربي خاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور

أبرمت دول إتحاد المغرب العربي سنة 1990 اتفاقية تُعْنَى بترقية النقل البري للمسافرين والسلع والمنتجات، وذلك من خلال الاتفاقية المسماة "اتفاقية بين دول إتحاد المغرب العربي خاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور"[1]، وكان في تنفيذها كل الأمل في إحداث المبادلات التجارية المغاربية، والترقية درجات في التكامل الاقتصادي والاجتماعي بالمنطقة، وقد وافقت الدول المغاربية الخمسة على التعاقد في هذه الاتفاقية.

تمت الموافقة على تنقل الناقلين ذوي إحدى الجنسيات المغاربية ضمن دول إتحاد المغرب العربي، من أجل نقل السلع والمنتجات داخل حدود المنطقة المغاربية، وفق الأحكام والقوانين والتنظيمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية، والتي تمثل كثير من بنود قوانينها تلك التي تم إصدارها بدولة الناقل، على أن يتم إعفاء الناقل وبضاعته من الرسوم والضرائب الجمركية المطبقة على الناقلين الأجانب عن المنطقة، إلا أن الرسوم والضرائب الجمركية المحلية، فيتم العمل بها لاعتبار الناقل من دولة مغاربية مجاورة ناقلا محليا.

يشير أحد بنود هذه الاتفاقية إلى قيام الناقلين المغاربيين ضمن المنطقة بالتنقل بمركبات مخصصة للنقل البري للسلع والمنتجات، ذات أوصاف وأبعاد وأحجام محددة القياس، وقد لا يتعذر تطبيق هذا البند فعليا في المستقبل القريب، لأن دول المنطقة تتجه حاليا نحو استيراد مركبات النقل من جهات محددة، قد تكون أغلبها الدول الأوروبية الواقعة شمالها وغير البعيدة عنها، وذلك لأن الإتحاد الأوروبي يعتمد مواصفات قياسية وموحدة ضمن منطقة دوله، كما أن هناك اتجاها آخر محتمل لدول إتحاد المغرب العربي للقيام باستيراد المركبات من الدول الآسيوية وعلى رأسها الصين لانخفاض أسعار مركباتها.

ما يُشاهَد فعليا في بعض المراكز الحدودية جَهْلُ المتنقلين لقوانين وأحكام الاتفاقيات المُوقَّعة عليها دول إتحاد المغرب العربي، سواء كان هؤلاء المتنقلون ممتهنين لأعمال نقل السلع والمنتجات، أم مسافرين للعمل أو السياحة، وذلك أيضا في ظل ما يتم تعديله من تلك القوانين في كل مرة، لاسيما المحلية منها بالنسبة للدول الأعضاء والتي هي قوانين أجنبية بالنسبة لغير المنتمين إليها، ويصبح بذلك على الخصوص كل من الناقلين ببضائعهم ومركباتهم عرضة للغرامات المالية، أو الحجز السلعي، أو تعطيل التنقلات، إن لم يكن هناك أصلا تلف في تلك السلع والمنتجات، دون علمهم بتلك القوانين، أو قاموا به غير متعمدين من مخالفات تستدعي تطبيق غرامات مالية أو حجز مادي، الأمر

(1) إتحاد المغرب العربي: نص الاتفاقية المسمّاة **اتفاقية بين دول إتحاد المغرب العربي خاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور**، على وصلة التحميل التالية: http://www.maghrebarabe.org/admin_files/transport%20voayageur%20ar.pdf

الذي يؤدي إلى انحسار التنقل خارج الحدود المحلية للدولة الواحدة ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، خوفا من المجهول، وهو أمر يستدعي الاهتمام.

تقوم الدول العربية ومنها المغاربية بالتركيز على كيفيات تطوير قطاع النقل البري، باستحداث اتفاقيات متعلقة بذلك، وقد قامت الدول الأجنبية عن المنطقة والمتكتلة في اتحادات وتجمعات إقليمية كبرى، كالإتحاد الأوروبي مثلا، والذي يتميز باقترابه من الأمثلية في ظل التكتلات الإقليمية العالمية، لوصوله إلى مرحة الاندماج الاقتصادي، تلك الدول المتكتلة ومن بينها دول الإتحاد الأوروبي قامت بدورها بعقد اتفاقيات متعددة، خاصة بقطاع النقل البري في منطقتها، ولكن في الواقع كانت تلك الاتفاقيات عبارة عن وسيلة أو مرحلة من مراحل تطوير قطاع النقل، وصولا إلى الإقليمية الأوروبية، تَبِعَ ذلك دراسات تحليلية وتنبؤية من أجل التجسيد الفعلي وبأحسن شكل لبنود النقل البري بتلك الاتفاقيات، كما كان هناك اهتمام جادٌّ بدراسة وتنفيذ شبكات النقل البري في أوروبا عموما ومنطقة الإتحاد الأوروبي خصوصا، ذلك لأن النقل البري بهذه الأخيرة ذو أهمية بالغة للفرد الأوروبي.

أما فيما يخص دول إتحاد المغرب العربي، فإنها لم تشهد التطورات التي حصل عليها الإتحاد الأوروبي، حيث يمكن القول أن اتفاقيات النقل البري ذات المستوى العربي العربي، أو تلك المتعلقة خصوصا بدول إتحاد المغرب العربي، لم تستطع استغلالها أفضل استغلال بعض دول الإتحاد، التي قد تكون تولي أهمية أكبر لمجالات اقتصادية أو اجتماعية مغايرة بينها وبين الدول المغاربية الأخرى ضمن منطقة الإتحاد، كما قد تكون تلك الاتفاقيات للبعض الآخر من باقي الدول المغاربية عبارة عن نتيجة كان الوصول إليها مُرادًا في ظل الأوضاع المتدهورة التي تعيشها والتي لا تسمح لها باستغلال مثل هذه الاتفاقيات (موريتانيا مثلا).

إضافة إلى ذلك، فإن الدولة المغاربية الواحدة تقوم بالتعاقد ضمن اتفاقيات عديدة ومختلفة الانتماء، كأن يتم على سبيل المثال تعاقد دولة مغاربية ما في اتفاقية نقل بري ذات أبعاد وأهداف إقليمية مغاربية، ثم تقوم بعد ذلك بالتعاقد في اتفاقيات ذات أهداف أورومتوسطية، ولهذه الأخيرة آثار سلبية أكبر على الدول المغاربية الأخرى التي تبقى محترِمة لانضمامها الوحيد لاتفاقية نقل بري واحدة بجانب باقي الدول المغاربية ذات الأهداف المغاربية المحضة.

على سبيل المثال، فإنه لاتفاقيات إلغاء الازدواج الضريبي بين دولة المغرب ودولة أخرى غير مغاربية تأثيرٌ سلبي حتى ولو كان بشكل غير مباشر على باقي الدول المغربية الأخرى ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، وتستفيد منه بشكل منفرد دولة المغرب، هذه الأخيرة التي يمكن القول كذلك بأنها قد دخلت فعليا في مشاورات مع مجلس التعاون لدول الخليج العربية، من أجل الانضمام إليه، رغم بعد المسافة بشكل كبير بين المنطقة الخليجية ودولة المغرب، ورغم تباين اقتصاديهما وحتى توجهاتهما،

وظروف شعبيهما، كما تملك المغرب عضوية إتحاد المغرب العربي، وتبدي رغبة في التبادل التجاري الأورومتوسطي، ويمكن القول أن التوجهات السياسية المتباينة لدولة المغرب لوحدها تقلص احتمالات تحقيق أهداف إتحاد المغرب العربي الاقتصادية.(1)

يبين في ذات السياق الاقتصادي "جون سفاكياناكس"* أن على الدول المجتمعة في تنظيم أو مجلس أو اتحاد واحد أن تراعي الانضمام العشوائي لها في تجمعات أخرى، لأن ذلك يؤدي إلى تفاقم الآثار السلبية لتوسع التجمع الأصلي، حيث أن زيادة أعضائه لا يؤدي بالضرورة إلى رخاء الجميع، بل يؤثر ذلك سلبا على الدولة العضو في كل التجمعات التي تحصل على عضويتها، خاصة إذا كانت تلك التجمعات تقبل فكرة التوسع قبل أن تصل إلى درجة معينة من التعاون والتناغم الاقتصادي بين الدول الأعضاء.

يمكن القول أيضا، أن متوسط نسبة المبادلات التجارية بين إتحاد المغرب العربي والإتحاد الأوروبي يزيد عن 60%، بينما لم تقدم صياغة الاتفاقيات السياسية والاقتصادية على مستوى إتحاد المغرب العربي أي زيادة معتبرة في المبادلات التجارية بين دول هذا الإتحاد، ولم يتجاوز متوسط نسبتها 5%، ما يعني أن مشروع إقامة إتحاد المغرب العربي لا يزال بعيدا عن السوق المغاربية الساعية إليها دول الإتحاد، وأن هذا الأخير أكبر اندماجا في السوق الأوروبية المشتركة.

ربما يتم المطالبة، على عكس ما حصل للإتحاد الأوروبي سابقا من سرعة ضم دول أوروبية إليه دون نضجه سياسيا واقتصاديا، ليكون أكثر قدرة على رسم سياسات واستراتيجيات اقتصادية بالخصوص، وتنفيذ تلك القرارات والاتفاقيات المُتوصَّل إليها بشكل مشترك، إذ أبدت فعليا بعض دول المنطقة المغاربية التريث قليلا، من أجل إصلاح العراقيل المحلية التي تقف حاجزا بين ما تتم الرغبة في الحصول عليه وما يتم الوصول إلى تنفيذه على أرض الواقع، ويمكن القول أن ذلك لن يكون مجديا ما لم يتم حل المشكلات السياسية والاقتصادية ضمن المنطقة المغاربية.

على سبيل المثال، فإن مشكلة المبادلات التجارية بين حدود دولتي الجزائر والمغرب، هي بالأحرى مشكلة سياسية، تعود إلى سنة 1963، وذلك جراء الاختلاف حول أحقية الجزائر بمنطقة تيندوف، والتي كانت ضمن الدولة الجزائرية حين استقلالها من الاستعمار الفرنسي، وإقرار ميثاق منظمة الوحدة الإفريقية بقاء أوضاع الحدود الإفريقية على حالها، في حين ترى المغرب أنه يجب أن

---

(1) Turkish News web, An article title: **Jordan, Morocco may join Gulf Cooperation Council**, May 11, 2011, on the link: http://www.worldbulletin.net/?aType=haberYazdir&ArticleID=73602&tip

* د. جون سفاكياناكيس هو أحد الاقتصاديين في "بنك السعودي الفرنسي" (Banque Saudi Fransi)، والاقتصادي الإقليمي الرئيسي لمجموعة السمبا المالية (Samba Financial Group) بالمملكة العربية السعودية.

تكون الحدود كما كانت قبل الاستعمار الفرنسي، وذلك ما يعيق أي تقدم اقتصادي أو اجتماعي بين أفراد الدولتين.

كما نشأت مشكلة سياسية أخرى بين دولتي المغرب وموريتانيا ما بين سنتي 1960 و1970، ويرجع ذلك إلى إقرار فرنسا استقلال موريتانيا، ورفع المغرب دعوة قضائية للأمم المتحدة بشأن المساس بوحدة أرضها (سنة 1960)، إلى أن انضمت موريتانيا للأمم المتحدة (27 أكتوبر 1961)، وبروز الرغبة في التعاون الاقتصادي والتشاور السياسي بين البلدين (سنة 1970)، وتنازل موريتانيا رسميا عن حق الصحراء الغربية لصالح المغرب (اتفاقية مدريد سنة 1975)، وذلك ما أدى إلى إعاقة حركة المبادلات التجارية بين هذين البلدين، كما أن اختلاف أنظمة الحكم في الدول المغاربية هو من بين الأسباب الرئيسية التي فشلت من خلاله الطموحات الاقتصادية المغاربية، حيث لم تتمكن دول الإتحاد من كبح المشكلات السياسية القائمة في كثير من الأحيان، من أجل النهوض بالعلاقات الاقتصادية بمختلف الأنماط والوسائل، ومنها قطاع النقل البري المغاربي.

دعت الجزائر في نفس السياق إلى طرح فكرة إتحاد الشعوب المغاربية خلافا لإتحاد المغرب العربي، ما يعني في مغزاه الاهتمام باحتياجات ومتطلبات شعوب دول إتحاد المغرب العربي، التي تعتبر ذلك احتياجات اقتصادية واجتماعية، تتجسد من خلالها فكرة تحقيق المبادلات التجارية في المنطقة، ويسهل من خلالها إنشاء شبكات للنقل البري بالطرق البرية أو السكك الحديدية، ليكون ذلك بعيدا عن الأهداف السياسية المحلية ضمن منطقة الإتحاد، حيث أن العديد من الدول المغاربية على سبيل المثال تقوم بفرض قوانين مختلفة تجاه العمالة المغاربية، وتعرض المسافرين لإجراءات معينة على الطرق البرية.

تأثرت كذلك العلاقات التجارية غير المباشرة بين دول إتحاد المغرب العربي، القائمة على المبادلات التجارية بين إتحاد المغرب العربي والإتحاد الأوروبي، وذلك من خلال المشكلات السياسية التي حدثت بين ليبيا وكل من الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة، الأمر الذي أثر على الاهتمام الليبي بالنسبة لتطوير العلاقات الاقتصادية ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، لاسيما ما حدث لسنوات عديدة من مشكلات أمنية في الجزائر وأدى إلى كبح العلاقات الاقتصادية وحتى السياسية بينها وبين المغرب، وأخيرا ما تم من ثورات شعبية في كل من تونس وليبيا، والتي أدت إلى تدهور الاقتصادات المحلية لدول إتحاد المغرب العربي، لذلك لن يتم النهوض بالتجارة البينية حتى من خلال منظومة نقل بري جيدة إلا إذا كان هناك ازدهار للتجارة المحلية في دول إتحاد المغرب العربي.

المبحث الثاني

مدى مساهمة النقل البري المغاربي في تعزيز وتطوير التبادل

تقوم الدراسة من خلال هذا المبحث، ومن خلال مطلبها الأول بالتطرق إلى مساهمة شبكات النقل البري في مراحل دورة حياة المنتجات وتوجيه التوطن الصناعي، بينما تبين الدراسة من خلال المطلب الثاني تطوير النقل البري للعلاقات الاقتصادية المغاربية أمام تحديات استقامة مواضع دول الإتحاد، بالإضافة إلى التأثير المتبادل مغاربيا لأداء شبكات النقل البري وحركة التبادل أمام تحديات مسافة الانتقال وموقع المبادلات.

المطلب الأول: مساهمة شبكات النقل البري في مراحل دورة حياة المنتجات وفي توجيه التوطن الصناعي

أولا: مساهمة شبكات النقل البري وخَدماتِها المُقدَّمة في مختلف مراحل دورة حياة المنتجات، وفي ظروف عرضها

يرتبط توزيع شبكات النقل البري وحجم المبادلات التجارية لإتحاد المغرب العربي بتأثير مُتبادَل، حيث يُسهِم النقل الفعّال عبر وسائله وخدماته المقدمة على امتداد شبكات النقل البري، في دعم روابط التجارة الخارجية وتمتين العلاقات الاجتماعية مغاربيا والعكس صحيح، ويتجلى ذلك من خلال حركة المبادلات التجارية بالجزائر وليبيا بجزئيهما الشمالي، والتطور الملحوظ في خطوط شبكات النقل البري في تلك المناطق، بينما تفتقر شبكات النقل البري إلى التوزيع السليم لخطوطها على مستوى الجزء الجنوبي للبلاد بالنسبة لكل من ليبيا والجزائر دوما، والشيء مماثل بالنسبة للجزء الشرقي لموريتانيا، بينما تشهد معظم المنطقة بكل من تونس والمغرب توزيعا جيدا لخطوط شبكات نقلها البري.

يرتبط الطلب على شبكات النقل البري بنسبة معينة من المساهمة في تكاليف المنتجات ضمن دورة حياتها، إذ يدخل النقل البري ضمن جميع الوحدات الإنتاجية، انطلاقا من نقل المواد الخام إلى غاية توزيع المنتجات تامة الصنع، فتضاف بذلك تكاليف النقل المجتمعة على مدار دورة حياة المنتجات، ليتحملها مؤقتا عارضوا المنتجات للبيع، ثم يتحملها نهائيا المستهلكون ضمن أسعار عرض المنتجات حينما يحصلون عليها.

كما أن لنفس المنتج الواحد أسعار متباينة، وذلك حسب أوقات عرضه، وأماكن توزيعه، وجودة نوعيته، وكل ذلك يساهم فيه وجود شبكات نقل بري متطورة وخدمات نقل مُقدَّمة جيدة، وظروف أخرى، حيث تؤدي فروق أسعار نفس المنتجات إلى الحصول على إيرادات مالية، يستمر الإنتاج وتتوافر أسباب مبادلات تلك المنتجات جرّاءها، وتزدهر خدمات النقل البري على امتداد خطوط شبكاته أيضا من خلالها.

إن عائدات شبكات النقل البري هي عائدات ضمن الأجل الطويل، ويلزمها مبدئيا توافر حد أدنى من حركة المبادلات التجارية، أو رغبة دنيا في إلزامية الحصول على منتجات وسلع وخدمات، في ظل تواجد قدر معين من حجم الكثافة السكانية، لأجل أن يَستخدِم المُنتِج والوسيط ومُستهلِك السلع والمنتجات خطوط شبكات النقل البري الموجودة وما يصاحبها من خدمات النقل المُقدَّمة، من أمن وحرية نقل وتنقل، وبشكل رئيسي وسائل النقل اللازمة لإتمام دورة حياة تلك المنتجات من بداية الإنتاج إلى نهاية الاستهلاك، ويصبح لشبكات النقل البري أهمية لوجودها وفوائد من إنشائها، الأمر الذي يعود بالفائدة مستقبلا على تطور وازدهار حركة المبادلات التجارية، التي قد تكون عشوائية في بادئ الأمر فتصبح منتظمة، والتي قد تكون أيضا مساهِمة بقدر أقل في التجارة الخارجية بين دول مختلفة فتصبح عبارة عن تجارة مُنتظَمة، بين دول متجاوِرة ضمن تجمع اقتصادي إقليمي محدد، ووفق سياسات اقتصادية مدروسة.(1)

تساهم شبكات النقل البري والخدمات المُقدَّمة والمصاحِبة لها بقدر بسيط في دعم المبادلات التجارية المغاربية وتوثيقها، نظرا للعراقيل الموجودة والتي تقف عائقا أمام ارتباط شبكات النقل البري المغاربية إقليميا على مستوى الحدود الدولية لإتحاد المغرب العربي، بالإضافة إلى عدم وجود رغبة قوية في القيام بمبادلات تجارية بينية حقيقية على مستوى منطقة الإتحاد، كما أن شبكات النقل البري المحلية والتي يُفترَض أن تكون موصولة على الحدود الدولية للدول المغاربية لا تتوزع بشكل متماثل على المستوى المحلي، الأمر الذي يعوق نجاح محاولات الربط الحدودي لتلك الشبكات على مستوى دول إتحاد المغرب العربي، وذلك ما يؤدي إلى تذبذب حجم حركة المبادلات التجارية المغاربية وانحسار ترابط العلاقات الاجتماعية المغاربية.

ثانيا: مساهمة شبكات النقل البري في توجيه التَوطُّن الصناعي وتنظيم التخصص الإنتاجي

تساهم شبكات النقل البري في إتاحة الفرص للمنتجين من مؤسسات وشركات محلية وأجنبية بالبلاد المغاربية، من أجل القيام باختيار أماكن إنشاء تلك المؤسسات الإنتاجية والشركات الصناعية بكل حرية، وذلك حسب الأهداف والظروف التي يتطلبها ذلك، حيث يحتاج المنتجون عموما لكميات وحجوم مختلفة من المواد الأولية، ومنافذ لعرض منتجاتهم تامة الصنع، وغير ذلك من الظروف المُساعِدة على الإنتاج وتحصيل الأرباح من خلال ذلك.

إن بناء شبكات نقل بري بمنطقة إتحاد المغرب العربي بخطوط سكك حديدية وطرق برية سريعة، وتوزيع متماثل الأهمية في مختلف البلاد المغاربية، يمكن له أن يؤدي إلى الحصول على

(1) Lei Zhang, & David Levinson: **The Economics of Transportation Network Growth**. **In:** Pablo Coto-Millán & Vicente Inglada. ***Essays on Transportation Economics***, First Edition, (New York, N.Y., The U.S.: Physica-Verlag, 2007), P: 2.

توطن صناعي جيد بمنطقة إتحاد المغرب العربي، حيث يمكن إنشاء مؤسسات وشركات إنتاجية بمناطق تفتقر لمتطلبات الإنتاج اللازمة، ولا يشكل ذلك مشكلة كبيرة بتوافر خطوط النقل البري، إذ يمكن للعاملين السكن في مجمعات سكنية بعيدة عن مقرات أعمالهم، ويمكن للمنتجين جلب المواد الأولية الموجَّهة للإنتاج من أماكن غير تلك التي تتواجد بها مراكز الإنتاج، كما يمكن تخزين المنتجات الوسيطة أو نهائية الصنع في مستودعات قد تبعد كيلومترات من مراكز الإنتاج، والشيء نفسه بالنسبة لمنافذ التوزيع والبيع، فيقل بذلك الفارق الزمني بين مراكز الإنتاج ومنافذ البيع، ويكون لشبكات النقل البري دور فاعل في تغيير خريطة التوطن الصناعي بالبلاد ضمن المنطقة المغاربية.(1)

رغم ذلك لا يمكن إسقاط كل ما سبق على دول إتحاد المغرب العربي، لعدم تماثل توزيع شبكات النقل البري في معظم دول الإتحاد، ولعدم توافر بعض دول الإتحاد الأخرى على التشجيع أو التدخل الحكومي لإنشاء مؤسسات وشركات إنتاجية، عدى ذلك الذي يتعلق بالإنتاج في قطاع البترول ومشتقاته، وهو الإنتاج الذي يمكن له أن يقوم في أي مكان بالبلاد المغاربية حتى لو تواجد في ظروف صعبة، وذلك بسبب عائداته الكبيرة، الأمر الذي لا يمكن من خلال ذلك لغير المُنتِج الحكومي الاستثمار فيه.

يسمح مَدُّ خطوط شبكات النقل البري في مختلف الجهات بمنطقة إتحاد المغرب العربي إلى إمكانية تنقل المنتجين المحليين شرقا وغربا، شمالا وجنوبا، وداخل وخارج البلاد الواحدة ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، حيث يمكن أن تُضْطَرَّ المؤسسات الإنتاجية إلى الاستغناء عن شمولية الإنتاج، وأن تتخصص في إنتاج المنتجات منخفضة التكاليف، والتي تحصل من خلالها على فوائض ربحية، ولتحقيق ذلك تقوم تلك المؤسسات الإنتاجية المغاربية بتبني سياسة الإنتاج بالمزايا النسبية، فيصبح بمقدور المنتجين بدول إتحاد المغرب العربي أن يقوموا بتوزيع المنتجات المصنعة بالأسواق المغاربية بالمنطقة، واستعمال شبكات النقل البري وخدماتها من أجل ذلك، فيتم النقل من مراكز الإنتاج إلى مراكز التخزين، ثم نحو منافذ التوزيع، لتصل تلك المنتجات والسلع إلى المستهلكين النهائيين الذين يتحملون دوما الجزء الأكبر من تكاليف النقل، ومن خلال ذلك تحصل الدول المغاربية على النقد الأجنبي، ويزيد ترابط العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي.

لن يتحقق ذلك بالشكل المطلوب بالنسبة لدول إتحاد المغرب العربي، فهي لا تملك مزايا نسبية كثيرة في إنتاج السلع، وما تملكه في بعض السلع قد لا يتم توزيعه على دول إتحاد المغرب العربي الأخرى، وذلك بسبب العراقيل القائمة، بالإضافة إلى أن استيراد دول إتحاد المغرب العربي لتلك

(1) Luis Martinez: **Algeria, The Arab Maghreb Union, and Regional Integration**, ***EuroMeSCo Paper***, (Paris – France: CERI-Sciences Po, October 2006), P: 11.

المنتجات يتم من دول أجنبية عن المنطقة المغاربية، لغياب جودة السلع والمنتجات محلية الإنتاج بالبلاد المغاربية.

المطلب الثاني: مساهمة النقل البري في حركة التبادل، أمام تحديات استقامة مواضع دول الاتحاد، مسافة الانتقال، وموقع المبادلات

أولا: مساهمة شبكات النقل البري في تطوير العلاقات الاقتصادية المغاربية، أمام تحديات استقامة مواضع دول إتحاد المغرب العربي

تتطلب شبكات النقل البري على المستوى المحلي لدول إتحاد المغرب العربي حدًّا أدنى من حركة المبادلات التجارية الراغبُ في القيام بها مجموعة من أفراد المجتمع، بشكل منظَّم أو عشوائي، بينما يتطلب وجود قدر معين من حركة التجارة البينية على الصعيد الإقليمي المغاربي، أن يكون ذلك القدر مساويا أو أكبر من مثيله فيما يخص دول الإتحاد الأوروبي، من أجل أن تسهم شبكات النقل البري على المستوى الإقليمي المغاربي في تطوير العلاقات الاقتصادية البينية واستمرار ذلك، ويمكن التوضيح بأن دول إتحاد المغرب العربي على استقامة واحدة، لا تستدعي مواقعها أن يكون هناك اتصال دائري مغلق لشبكة نقل بري مُنْشَأَة، فلا يلزم أن تكون هناك حركة خطوط مغلقة سوى بين تونس والجزائر وليبيا في المنطقة الحدودية المشتركة بين هذه الدول المغاربية الثلاثة، ورغم ذلك لا تؤدي هذه الدائرة المغلقة لخطوط شبكة النقل البري إلى تطور اجتماعي أو ازدهار تجاري أو تكامل اقتصادي كبير بينها.

تستفيد دول الإتحاد الأوروبي بشكل كبير من أسلوب الدائرة المغلقة لخطوط النقل البري الأوروبية وذلك لتجاورها (لا تستقيم في شريط واحد)، فمن أجل القيام بمبادلات تجارية بين دولتين بمنطقة الإتحاد الأوروبي يمكن استخدام شبكات نقلٍ بريٍّ لأكثر من دولتين في ذلك، حيث أن المبادلات التجارية على سبيل المثال ما بين بولندا شرق الإتحاد الأوروبي وبين إيطاليا جنوبه، يلزم بالإضافة إلى استخدام شبكات النقل البري المحلية لكل منهما استخدامَ شبكات نقل بري وسيطة لكل من الجمهورية التشيكية، سلوفاكيا، النمسا، المجر، وسلوفينيا، الأمر الذي يُؤكِّد الأهمية المتزايدة والمستمرة لخطوط شبكات النقل البري على المستوى الإقليمي أوروبيا أكثر من الأهمية المحلية لتلك الشبكات، ما يستدعي وجود ظروف التبادل التجاري الإقليمي وتطور حجم مبادلاته، انطلاقا من خدمات نقل بري تتغير بدورها نحو الأحسن مع مرور الزمن.(1)

---

(1) Saravuth Pitiyasak: **Free Movement of Goods Within EU**, Arlicle in ***The Chulalongkorn University***, Thailand, on the link: http://asialaw.tripod.com/articles/saravuth.html

تِبَاعًا لذلك، فإن مواقع دول إتحاد المغرب العربي ليست كمثيلتها بالنسبة للإتحاد الأوروبي، حيث أن أغلب المبادلات التجارية بين دولتين مغاربيتين لا تستلزم وجود شبكات نقل بري لدول مغاربية أخرى وسيطة، وبالتالي يمكن للدول المغاربية فرادى أن تُقِيمَ حركة مبادلات تجارية على مستوى إتحاد المغرب العربي وذلك بشكل ثنائي، وهو الواقع الذي تعيشه الدول المغاربية، فبدل أن تتطور شبكات النقل البري على المستوى الإقليمي، وأن تُؤثِّر بدورها وبدرجة أكبر من تأثيرها الحالي، في تطوير التجارة البينية المغاربية، والمساهمة في إحداث تكامل الاقتصادي والاجتماعي بدرجة أكبر على صعيد إتحاد المغرب العربي ككل، فإنه يحصل ترميم وتوسُّع لخطوط شبكات النقل البري على المستويات المحلية لكل دولة عضو بالإتحاد باهتمام تجاري واقتصادي محلي أكثر منه بالنسبة للصعيد الإقليمي.

إضافة إلى ذلك يزيد الحجم الكبير للجزائر، والذي يعتبر كعائق لحركة المبادلات التجارية ما بين الدول المغاربية شرقها والدول المغاربية الأخرى غربها، وذلك حتى لو تم تطوير خطوط شبكات النقل البري بالسكك الحديدية والطرق البرية، وتم توفير خدمات النقل والأمن عالية الجودة، فسوف تبقى بذلك بعض التحديات قائمة، منها مشكلة الحرارة المرتفعة بالصحراء الجزائرية بالنسبة لنقل المواد الغذائية، ومشكلة المسافة الشاسعة بين شرق الجزائر وغربها، ومشكلة انخفاض حجم المنقول مغاربيا من السلع والخدمات، والانخفاض الأكبر فيما يخص المنتجات محلية الإنتاج على مستوى إتحاد المغرب العربي.

من خلال الظروف السابقة، وبالإضافة إلى الموانئ الحدودية بالشمال الجزائري على امتداد ساحل بطول 1200 كيلومتر، وكثافة سكانية مرتفعة بالجزء الشمالي للبلاد دوما، فإن شبكات النقل البري الشمالية قد ساهمت في تطوير التجارة المحلية ما بين الولايات الشمالية للبلاد، وذلك من خلال نقل السلع والمنتجات والخدمات، وخفض مدة التنقل للمسافرين بين الشرق والغرب، ويخدم قطاع النقل البري في تطويره للتجارة المحلية المبادلات التجارية الإقليمية في جزئها الشرقي، مع كل من تونس وليبيا، لوجود حدود برية مفتوحة على الرغم من العراقيل الجمركية الموجودة بالمراكز الحدودية المغاربية.

ثانيا: التأثير المتبادل مغاربيا لأداء شبكات النقل البري وحركة المبادلات التجارية، أمام تحديات مسافة الانتقال وموقع المبادلات

تتربع الجزائر على أكبر مساحة بين دول العالم العربي، كما أنها تتوسط منطقة إتحاد المغرب العربي، رغم أن توسطها لتلك المنطقة لا يعد كموقع ألمانيا ضمن منطقة الإتحاد الأوروبي، إلا أن حجم المساحة الكبير للجزائر يعيق حركة المبادلات التجارية بين الأجزاء الطرفية والوسطى لمنطقة إتحاد المغرب العربي (ما بين ليبيا والجزائر على سبيل المثال)، وبين الأجزاء الطرفية المُتناظِرة

خصوصا (ما بين ليبيا والمغرب على سبيل المثال)، وذلك حتى لو توافرت خطوط شبكات نقل بري مُتطوِّرة.

يمكن تفسير ذلك، بالقول أن تكاليف النقل المُندرِجة ضمن أسعار نقل السلع والمنتجات والخدمات بين شرق منطقة إتحاد المغرب العربي وغربها هي تكاليف كبيرة، والأحسن من ذلك أن يتم . وهو الأقرب للواقع الحالي . قيام مبادلات تجارية فيما بين الدول الواقعة شرق إتحاد المغرب العربي وهي ليبيا وتونس، بالإضافة إلى إمكانية مساهمة الجزائر شرقا بمبادلاتها التجارية معهما، والأمر نفسه بالنسبة لغرب إتحاد المغرب العربي، بين كل من المغرب وموريتانيا وغرب الجزائر، لكن بأقل درجة غرب الإتحاد مقارنة بشرقه، وذلك بسبب مشكلة الصحراء الغربية التي تقع فاصلا بين إقامة المبادلات التجارية بين المغرب وموريتانيا خصوصا، والتي يَلزَم لِحُدوثِها أن يتم المرور بشكل وسيط بالجزء الغربي للجزائر، انتقالا من المغرب نحو موريتانيا أو العكس، وهو ما يعتبر مشكلة أيضا بسبب المعابر الحدودية المغلقة على الشريط الحدودي للجزائر والمغرب.

من خلال ذلك، يتبين أن شبكات النقل البري تقوم بالمساهمة في تحصيل عائدات، يدفعها المستهلكون النهائيون في شكل تكاليف نقل منتجات وسلع وخدمات، وذلك على امتداد الطول الأفقي بين شرق منطقة إتحاد المغرب العربي وغَربِها، فتكون تكاليف النقل المُندرِجة ضمن أسعار المنتجات والسلع والخدمات المنقولة مرتفعة، ومن خلال طول مسافة النقل، ارتفاع مدة التنقل، وظروف السفر المختلفة، فإن حجم حركة المبادلات التجارية القائمة من خلال ذلك سوف يكون أقل بكثير، مقارنة بمثيله القائم على إحدى جانبي منطقة إتحاد المغرب العربي الشرقي أو الغربي، أين تنخفض تكاليف نقل المنتجات والسلع المُندرِجة ضمن أسعار عرضِها لقصر مسافة التنقل وانخفاض مدة التنقل وإمكانية توافر خدمات النقل المُصاحِبة في ذلك، إذ أن لحجم حركة المبادلات التجارية القائمة على أحد الأجزاء الطرفية لإتحاد المغرب العربي، ونشاط حركة خطوط شبكات النقل البري بتلك الأجزاء الطرفية تأثير مُتبادَل وبشكل أكبر من مثيل ذلك بالنسبة للأجزاء الطرفية المُتناظِرة ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي.

خِلَافا لذلك، فإن ما يحدث فعليا بمنطقة الإتحاد الأوروبي، يساهم فيه النقل البري بين أقصى شماله وأقصى جنوبه أو بين شرقه وغربه في الحصول على حجم تكاليف أكبر لنقل السلع والمنتجات، وذلك ليس لارتفاع تكاليف النقل للوحدة السلعية المَنقُولة، وإنما بسبب الحجم الكبير لما يتم نقله، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل المُترتِّبة عليه، فيزيد ذلك من تطور حركة المبادلات التجارية

بين الأجزاء الطرفية المتناظِرة للإتحاد الأوروبي، وتزيد درجة الترابط الاقتصادي للدول الوسيطة، والمساهِمة في نجاح تلك المبادلات التجارية بين مختلف الأجزاء الطرفية لمنطقة الإتحاد الأوروبي.(1)

تستفيد بشكل أكبر في المقابِل دول إتحاد المغرب العربي من حركة المبادلات التجارية قصيرة المسافة، لارتفاع تكاليف النقل المندرجة في أسعار عرض المنتجات والسلع المنقولة، والتي تسجل حجم حركة مبادلات بسيطة بسببها، ولكنها تتطور في عامل الزمن، وتؤثر بدورها في ازدهار قطاع النقل البري أيضا مع مرور الوقت.

(1) Directorate C of The Enterprise & Industry DG: **Free movement of Goods: Guide to the application of Treaty provisions governing the free movement of goods**, Paper of ***The European Commission***, (Belgium: Publications Office of The European Union, 2010), P: 8.

خلاصة الفصل الثالث

يتأثر النقل البري في اتحاد المغرب العربي باتفاقيات النقل المبرمة على المستوى العربي والمغاربي، والتي تهدف إلى تحرير النقل البري خصوصا، كما يتم جمركيا من خلال هذه الاتفاقيات معاملة الناقلين مختلفي الجنسيات المغاربية معاملة الناقلين المحليين، لكن تُطبِّقُ الدول المغاربية على ذوي الجنسيات المغاربية الأخرى قوانين محلية يجهلون وجودها، وذلك ما يساهم في عرقلة النقل البري المغاربي، لاسيما عراقيل التنفيذ الحاصلة، ورفض المواصفات المشتركة بمركبات النقل البري، واستحداث بنود غير واقعية التطبيق، والتعاقد باتفاقيات نقل بري لغير صالح الإتحاد.

ينعكس بالمقابل مشروع النقل الأورومتوسطي على تطور شبكات النقل البري المغاربية، من خلال المتابعة الدائمة للدول الأوروبية لذلك، وأن العديد من المشاريع المماثلة على المستويات الإفريقية والعربية والتي تساهم الجزائر بنسبة كبيرة فيها تخدمُ شبكاتَ النقل البري المغاربية بشكل أو بآخر، لكن تزيد خدمات النقل البري في شمال الجزائر عن جنوبها، كمشروع طريق السيار "شرق . غرب" الذي يعتبر أحد أهم أجزاء الطريق المغاربي السريع.

تأمل تونس في أن تكون مركز تجارة وسياحة إقليمي، وتقوم من أجل ذلك بإنشاء شبكات نقل بري محكمة، بينما تحوز المغرب على أكبر شبكة سكك حديدية، وتهتم ليبيا بالمقابل بإنشاء شبكات النقل البري السريعة باعتبارها همزة وصل بين الدول المتجاورة على أطرافها، إلا أن موريتانيا تفتقر إلى شبكات النقل البري الجيدة، وتزول خطوطها كلما اتجهنا شرقا، الأمر الذي يبين أن شبكات النقل البري المحلية بمنطقة الإتحاد لا تمتد بشكل جيد عبر الحدود الدولية بالمنطقة المغاربية، وأن توزيع خطوطها هو توزيع بامتداد غير سليم جنوب المنطقة مقارنة بشمالها.

لشبكات النقل البري دور في تطوير العلاقات الاقتصادية مغاربيا في ظل الظروف السائدة، فهي تساهم في مختلف مراحل دورة حياة المنتجات من خلال تكاليف النقل المُدرَجة، كما تساهم أيضا في ظروف عرض تلك المنتجات من خلال فروق الأسعار الناتجة، لكن تعتبر عائدات شبكات النقل البري عائدات ضمن الأجل الطويل، إذ تقوم بتوجيه التوطن الصناعي وتنظيم التخصص الإنتاجي من أجل زيادة الفوائض الربحية، لكن من جهة أخرى يمكن القول أن الدول المغاربية لا تملك مزايا نسبية في الإنتاج تساعدها على ذلك.

الفصل الرابع

الأثر الاقتصادي المغاربي لطريق السيار الجزائري

تمهيد:

يعد الطريق المغاربي السريع عاملا بالغ الأهمية في تطور التبادل التجاري المغاربي، حيث يعتبر طريق السيار الجزائري أهم أجزائه، لعدة أسباب تستعرضها الدراسة من خلال المبحث الأول، بالإضافة إلى استعراض الإطار النظري لكيفية تحديد وحصر نسبة الزيادة في حجم النمو الاقتصادي، من خلال تحديد سبل القياس وعوائقه وغيرها.

يعتبر التنبؤ بالأثر الاقتصادي المعني بالنسبة لطريق سريع جديد أمرا بالغ الصعوبة، حيث تقوم الدراسة من خلال المبحث الثاني بالتنبؤ بالأثر الاقتصادي المُتحمَل مستقبلا لطريق السيار الجزائري ضمن المنطقة المغاربية، بالقياس لما تم استنتاجه من تحديد الأثر الاقتصادي الحقيقي الناتج سابقا عن استعمال طريق سريع آخر ضمن المنطقة المحيطة به، على أن تكون ظروف المنطقتين متماثلة، وتتوافر بيانات إحصائية عن التبادل التجاري بالمنطقة المحيطة بالطريق السريع النموذج قبل وبعد إنجازه، وقد تم تقسيم الدراسة في هذا الفصل إلى مبحثين كما يلي:

- ✓ المبحث الأول: مشروع الطريق المغاربي السريع، وإمكانية تحديد أثره الاقتصادي (إطار نظري)؛
- ✓ المبحث الثاني: حصر الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري بمنطقة إتحاد المغرب العربي.

المبحث الأول

مشروع الطريق المغاربي السريع، وإمكانية تحديد أثره الاقتصادي (إطار نظري)

تتطرق الدراسة من خلال هذا المبحث إلى وصف مشروع الطريق المغاربي السريع في الدول المغاربية، ومدى مساهمة جزء الطريق المعني في الجزائر بالنسبة للمنطقة المغاربية ككل، بالإضافة للتطرق إلى الإطار النظري لقياس الأثر الاقتصادي لطريق السيار "شرق . غرب" الجزائري ضمن المنطقة المغاربية، وذلك من خلال تحديد طرق القياس وعوائق تطبيقها.

المطلب الأول: مشروع الطريق المغاربي السريع وأهميته الاقتصادية لدول إتحاد المغرب العربي

تختلف درجات التقدم في إنجاز أجزاء الطريق المغاربي السريع ضمن الدول الأعضاء بإتحاد المغرب العربي لظروف مختلفة، لكن تتماثل أهداف إنجازه وأهميته الاقتصادية محليا وإقليميا مغاربيا، وتبين الدراسة فيما يلي وصفا لمشروع طريق السيار الجزائري باعتباره أهم أجزاء الطريق المغاربي السريع، لاسيما وصف طرق السيار المغاربية الأخرى.

أولا: مشروع طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري (وصفه، وأهدافه الاقتصادية)

1 . وصف مشروع طريق السيار "شرق . غرب" في الجزائر

يعتبر مشروع طريق السيار "شرق . غرب" (East–West Highway Project) مشروعا في غاية الأهمية بالنسبة للجزائر وللمنطقة المغاربية ككل، حيث يعد من جهة مشروعا وطنيا، يساهم بقدر كبير في وصل العديد من المدن الجزائرية فيما بينها، كما يعد أيضا مشروعا إقليميا على المستوى المغاربي، وذلك لكونه طريقا واصلا ما بين الأجزاء الحدودية المُتناظِرة بمنطقة إتحاد المغرب العربي، ضمن الطريق المغاربي السريع.

يبلغ طول مشروع طريق السيار "شرق . غرب" مسافة 1200 كم، انطلاقا من مدينة عنابة، شرق البلاد قرب الحدود التونسية، ووصولا إلى مدينة تلمسان غرب البلاد وقرب الحدود المغربية، وهو مكون من ثلاثة أروقة لكل جانب، حيث يستطيع المسافرون من خلاله الانتقال ما بين مدينتي عنابة وتلمسان في حدود 10 ساعات بسرعة تتراوح ما بين 100 كم/سا و120 كم/سا، وقد تم إنجاز هذا الطريق عبر ثلاثة أجزاء، تتمثل في جزء شرقي، جزء مركزي، وجزء غربي، ولكون الجزائر قد كانت حريصة على تنفيذ هذا المشروع وفق مقاييس دولية، فقد قامت باختيار القائمين على إنجاز المشروع وفق مناقصة دولية بتاريخ جويلية 2005.[1]

[1] Algerian ‘East – West’ Highway Project on the official website of Kajima Corporation: http://www.kajima.co.jp/news_events/special_features/vol2/vol2-1.html

تم الإنجاز وفق المناقصة المعلنة من نصيب المجمع الياباني COJAAL، الذي يتألف من عدة شركات يابانية وصينية، كانت قد حصلت على مناقصة الإنجاز على حساب شركات أمريكية، فرنسية، ألمانية، وبرتغالية، لم تتوافر فيها شروط إنجاز مشروع طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري، كما يمكن القول أن الجزء الشرقي من المشروع يمتد على طول 400 كم، وقد كان من نصيب شريك ياباني، أما الجزئين المركزي والغربي فقد كانا من نصيب شريك صيني، وهما على امتداد كلي يبلغ 550 كم، بينما يمكن القول أن المشروع بأكمله قد كلف ما يعادل 8 بليون أورو، وذلك في إطار الفترة الزمنية 2005 . 2009.(1)

قامت الجهات المختصة المسؤولة عن المشروع بالجزائر بالقيام بخطوات جادة من أجل إنشائه بنجاح، وذلك من خلال منح مهمة المراقبة والمتابعة طيلة مدة إنجاز المشروع لمكاتب دراسات إيطالية، كندية، وفرنسية، لكل من أجزاء المشروع الشرقية، المركزية، والغربية على التوالي، وذلك من أجل احترام أكبر لمقاييس الجودة والنوعية إلى ما بعد الاستلام النهائي للمشروع بسنة كاملة.

يتم من خلال مشروع طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري تأمين المواصلات ما بين الأقطاب الرئيسية الشرقية والغربية، عبر اجتياز 24 ولاية جزائرية، وذلك من خلال تأمين المواصلات مع كل من مدن الساحل الجزائري والهضاب العليا، عن طريق توصيل طريق السيار "شرق . غرب" بشبكة الطرق البرية الوطنية في العديد من أجزائه، وليصبح طول طريق السيار "شرق . غرب" بفضل منافذ الشمال والجنوب المدرجة في حدود 1700 كم.(2)

رغم بدأ أشغال المشروع في سبتمبر 2006، إلا أن الظروف المناخية قد كانت أكبر عائق لإكمال المشروع قبل سنة 2011، في حين تم استكمال الجزء الغربي للطريق قبل آجاله المحددة، بسبب نوعية الأرضية المستوية نسبيا بالمنطقة الغربية للبلاد مقارنة بالمنطقة الشرقية ذات التضاريس الوَعِرَة.

ساهمت حوالي 400 كم من المنشآت الفنية في تسهيل عملية وجهات المركبات المختلفة على امتداد طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري، وذلك من خلال إنشاء جسور وأنفاق ومحولات، من أجل ربط المحور الرئيسي للمشروع بطرق شبكة النقل البري الوطنية، واجتياز الممرات المائية، أو الجبال التي تصادف إنشاء المشروع.

تتعرض الجزائر لبعض الزلازل كل سنة، وقد يصبح ذلك من بين المشكلات العويصة التي تواجه المشروع مستقبلا، حيث قام منجزو المشروع باستخدام تقنيات تصميم مقاومة للزلازل، من

---

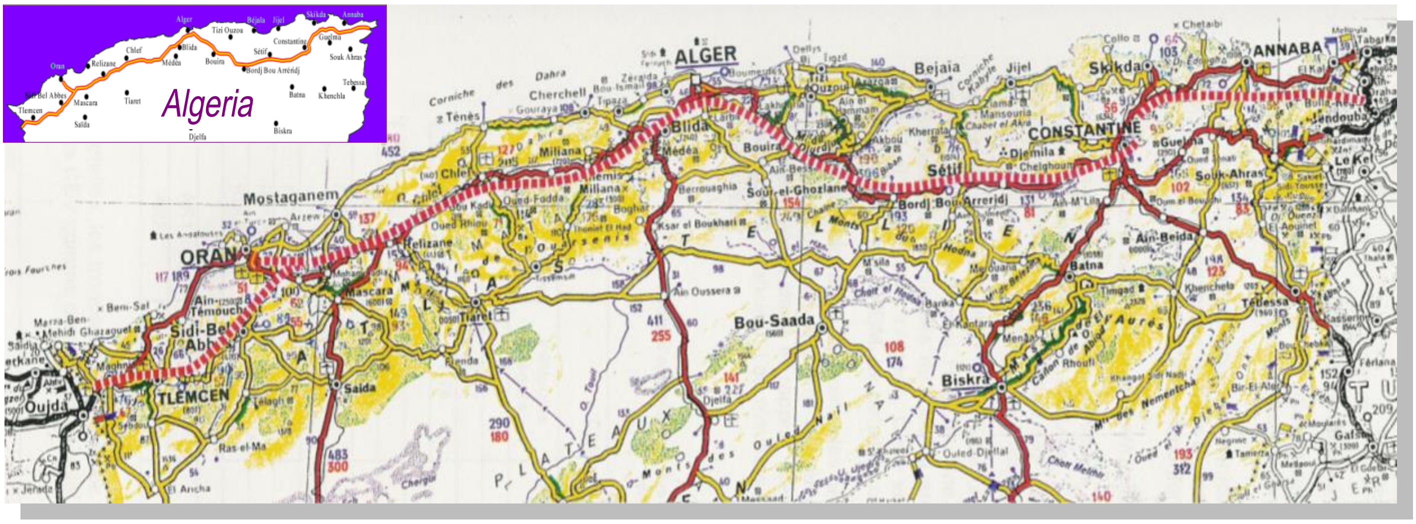
(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **THE REPORT: Algeria 2008**, ***Op cit.***, PP: 128, 131.

(2) Agence Nationale Des Autoroutes: **Rapport Generale: Analyse economique et financiere de l'autoroute Est – Ouest**, Edition 1997, (Alger: Agence Nationale Des Autoroutes, Mars 1997), P: 2.

خلال الدراسة المسبقة للمناطق الداخلية الممكن زيادة حجم الزلازل بها، ومحاولة تفادي الوقوع في أخطار أخرى قد تؤدي في الأخير إلى تعثر المشروع، وتبين الخريطة البيانية رقم 09 التالية تمثيلا بيانيا لمسار طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري.

خريطة بيانية رقم 09

مسار طريق السيار "شرق . غرب" في الجزائر



Source: Agence Nationale Des Autoroutes: **Rapport Generale: Analyse economique et financiere de l'autoroute Est – Ouest**, Edition 1997, (Alger: Agence Nationale Des Autoroutes, Mars 1997), P: 9.

يلاحظ من خلال الخريطة البيانية رقم 09 أن مسار طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري يصل بين ثلاثة مدن كبيرة بالجزائر وذلك عبر كل من عنابة، الجزائر العاصمة، ووهران، لاسيما عدد من المدن الجزائرية الأخرى ضمن خطوطه.

2 . الأهمية المحلية والإقليمية مغاربيا لطريق السيار، ومشاريعٌ مستقبليةٌ مُماثِلةٌ في الجزائر

يقوم مشروع طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري بامتصاص حوالي 85% من حركة المرور الوطنية بالجزائر، وجذب حوالي 50% من المركبات الثقيلة (الشاحنات) للتنقل على خطوطه، حيث قدر حجم الزيادة في عدد المركبات على شبكة الطرق البرية الوطنية بالجزائر بحدود 3.66 مليون مركبة سنة 2007 وبحوالي 3.99 مليون مركبة في سنة 2008، وذلك من خلال نقل السلع والمنتجات بنسبة 85% إلى 90% من حركة المركبات المتنقلة في الجزائر.[1]

يمكن لطريق السيار "شرق . غرب" الجزائري أن يخفف من حدة الازدحام الملحوظ في الجزء الشمالي للبلاد، خصوصا ذلك الازدحام الناتج عن نقل السلع والمنتجات، حيث يمكن لطريق السيار المعني أن يرفع حجم النمو في قطاع النقل البري ذاته، من خلال الزيادة الفعلية التي تم تسجيلها في

[1] OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Algeria 2011**, ***Op cit.***, P: 134.

الطلب على المركبات التجارية منذ البدء في تنفيذ مشروع طريق السيار الجزائري، كما يمكن القول أن طريق السيار الجزائري سوف يساهم إلى أبعد الحدود في صناعة نقل الشحن البحري، من خلال ربط الموانئ الرئيسية في الجزائر بطريق السيار المعني (ميناء بجاية على الخصوص).

تسعى الجهات المسؤولة في الجزائر إلى دعم حركة المرور في الجزء المركزي للبلاد، من أجل الوصول إلى توزيع سكاني أكثر عدالة، لاسيما فيما يخص المدن الداخلية المتواجدة في منطقة الهضاب العليا*، ومن أجل دعم التنمية الصناعية المخططة للمرتفعات بذات المنطقة، وذلك من خلال مشروع إنجاز طريق سريع جديد على امتداد 1300 كم، يطلق عليه اسم طريق الهضاب العليا (The Haut Plateaus Highway)، والذي سوف يكون طريقا واصلا للناقلين ما بين جنوب ليبيا وجنوب موريتانيا على الخصوص، لِبُعْدِ طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري عنهما، بالإضافة إلى احتمال إنجاز سكة حديدية موازية لطريق الهضاب العليا لتوفير خيارات مختلفة للنقل البري المغاربي عبر الجزائر.(1)

يقوم حاليا مكتب دراسات كوري بتحديد الأروقة التي تشمل مشروع طريق الهضاب العليا، الذي يمتد من شرق البلاد إلى غربها عبر كل من تبسة، باتنة، تيارت، وتلمسان (بمسافة 220كم، 495 كم، و305 كم بين هذه المدن على التوالي)، وقد تم إدراج هذا المشروع ضمن استثمارات النقل البري المُعلَنة في المخطط الخماسي للبلاد خلال الفترة 2010 . 2014، على أن يتم الانطلاق الفعلي لإنجازه في السداسي الأول من سنة 2012.

ثانيا: مشاريع طرق السيارة المغاربية الأخرى

1 . مشروع الطريق المغاربي السريع في تونس

في سنة 2007 تم تحديد المعابر الحدودية البرية بتونس المشتركة بينها وبين كل من الجزائر وليبيا، والتي ستكون نقاط العبور الواصلة بين أجزاء الطريق المغاربي السريع، الذي سوف يجمع بلدان إتحاد المغرب العربي انطلاقا من طرابلس الليبية إلى نواكشوط الموريتانية، حيث بدأت كل دولة مغاربية في الالتزام قدر الإمكان بإنشاء المحاور الأولية على المستويات المحلية، كما تم الاتفاق على أن تكون نقطة العبور ما بين الجزائر وليبيا بمنطقة "رأس جدير"، ونقطة العبور "حمام بورقيبة" في جندوبة التونسية بين كل من تونس والجزائر، كما قامت تونس خلال سنة 2007 بإنشاء عدد من الجسور بتونس العاصمة، وهي جسور داعمة لمشروع الطريق التونسي السريع بالإضافة إلى طرق وطنية أخرى.

* منطقة الهضاب العليا محصورة بين سلسلتين جبليتين متوازيتين هما أطلس التل شمالا والأطلس الصحراوي جنوبا.

(1) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Algeria 2011**, ***Op cit.***, P: 142.

قامت تونس خلال العشرين سنة الماضية بتوصيل الطريق التونسي السريع، الذي سيكون أحد أجزاء الطريق المغاربي السريع، إلى كل من المدن التونسية: بنزرت، الحمامات، ومساكن، وتم توصيل ذلك سنة 2008 بمدينة صفاقس، حيث قامت الجهات المختصة في تونس ببدء إنجاز بقية الطريق التونسي السريع على امتداد 151 كم بين المدينتين التونسيتين صفاقس وقابس، بالإضافة إلى إنشاء 70 كم من ذات الطريق السريع بين كل من المدينتين التونسيتين واد زرقة وبوسماعيل، كما كانت الجهات المختصة في تونس سنة 2008 تتطلع إلى توصيل الطريق التونسي السريع بين قابس والحدود الليبية، وبين بوسماعيل والحدود الجزائرية.

تسعى تونس إلى إنجاح تنفيذ مشروع الطريق المغاربي السريع من الخطوة الأولى، ليكون ذلك مُتَّجَهًا نحو إتحاد مغاربي متطور اقتصاديا، يسمح بوجود تبادل تجاري بين دوله الأعضاء على أعلى مستوى، ومن خلال ذلك تصبو تونس لأنْ تكون مركزا تجاريا إقليميا على المستوى المغاربي، لكن الواقع لا يعكس تلك الآمال النظرية.(1)

تم افتتاح الطريق التونسي السريع سنة 2008 بين المدينتين التونسيتين صفاقس ومساكن، مع وضع اللمسات الأخيرة في ذات السنة، كما كانت هناك دراسات تقنية لإنشاء الطريق التونسي السريع بين صفاقس وقابس التونسيتين، وقد تم فعليا الانتهاء من الأشغال بالقسم الجنوبي لذات الطريق السريع بمدينة صفاقس، بالإضافة إلى الانتهاء من إنجاز الطريق المماثل جهة مدينة واد زرقة التونسية سنة 2008.(2)

قامت الجهات المختصة سنة 2010 في تونس بفتح مناقصات من أجل توفير المتطلبات التقنية لتوسيع شبكة الطرق التونسية السريعة إلى امتداد 1200 كم، والتي تغطي مسافة بطول 360 كم تقريبا من شبكة الطرق التونسية الوطنية المقدرة بطول 200000 كم، بالإضافة إلى أنه جارٍ حاليا إنجاز الطريق التونسي السريع "شمال ـ جنوب" ما بين طرق شمال العاصمة التونسية لكل من مدينتي باجة وبنزرت.

في جنوب تونس العاصمة، تم تمديد الطريق التونسي الواصل ما بين تونس والحمامات وفق مراحل إلى كل من المدن التونسية: مساكن (قرب مدينة سوسة)، ولاحقا إلى مدينة صفاقس، ثم تم خلال سنة 2010 بدأ العمل من أجل توصيل ذات الطريق السريع إلى المدينة الجنوبية قابس، وهو المشروع الذي سوف يربط هذه الأخيرة مع منطقة رأس جدير على الحدود الليبية، ثم بعد ذلك سيتم إكمال الجزء النهائي من القسم الشمالي للطريق التونسي السريع جهة الحدود الجزائرية، وبذلك يمكن

(1) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Tunisia 2008**, ***Op cit.***, P: 114.
(2) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Tunisia 2009**, ***Op cit.***, P: 101.

أن تكون تونس البلاد المغاربية الأولى التي تقترب من إكمال جزئها المتعلق بالطريق المغاربي السريع، في حال إتمام توصيلها لهذا الجزء إلى غاية كل من الحدود البرية الجزائرية والحدود البرية الليبية كما تم الاتفاق مسبقا.(1)

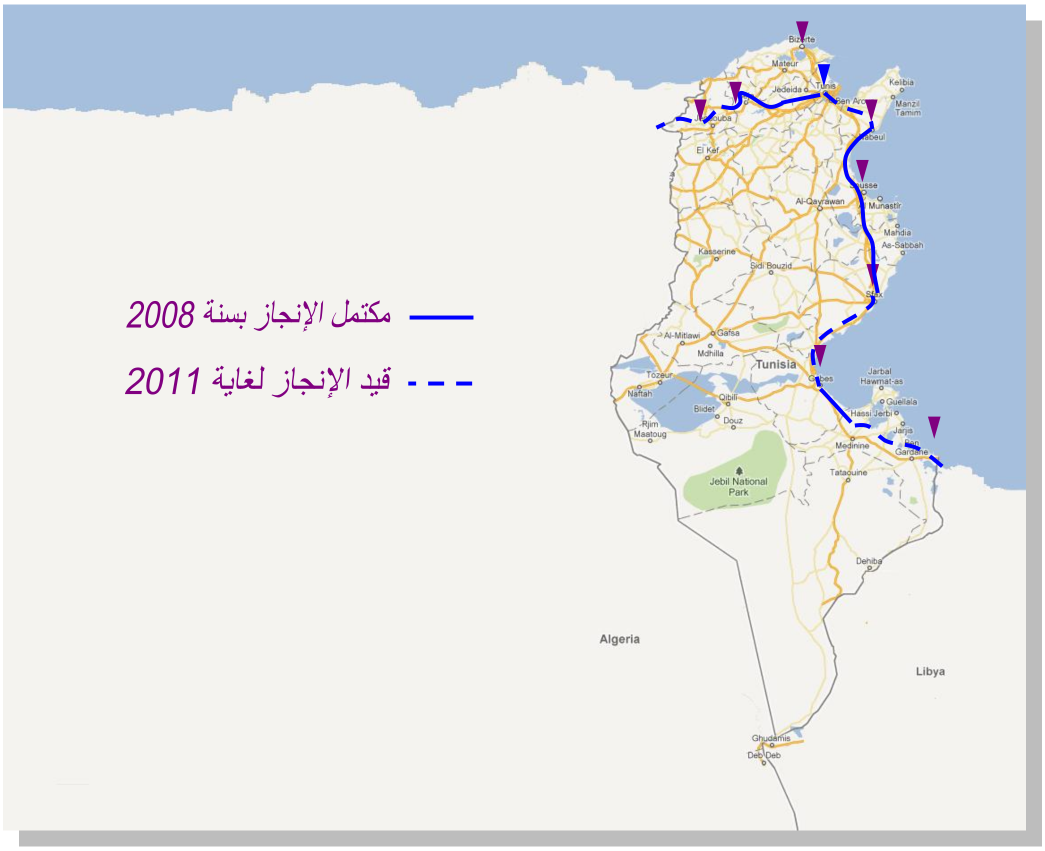
استثمرت تونس منذ سنة 1987 ما يعادل 798 مليون دولار أمريكي من أجل ترقية البنية التحتية للنقل، فقد كانت تملك 50 كم فقط من الطرق السريعة الوطنية، والتي امتدت إلى حوالي 370 كم في نهاية سنة 2007، ومن المتوقع أن يصل الطول الكلي لشبكة الطرق التونسية السريعة إلى حدود 850 كم بحلول سنة 2016، وسوف يمثل جزء من هذه الشبكة عنصرا مكملا للطريق المغاربي السريع على الأرض التونسية.(2)

استغرقت تونس وقتا كبيرا في إنشاء جزئها المخصص من الطريق المغاربي السريع، وذلك لنقص التمويل المالي لاستثماراته، حيث منح بنك الاستثمار الأوروبي لتونس على سبيل المثال ما يعادل 236.21 مليون أورو، كقروض لتمويل إنجاز الطريق التونسي السريع ما بين مدينتي صفاقس وقابس، لكن يمكن القول أن العامل المتمثل في صِغَرِ طول الطريق التونسي السريع قد ساعد الجهات المختصة على الاقتراب من إنهاء إنجاز المشروع، ويمكن من خلال الخريطة البيانية رقم 10 توضيح مراحل إنجاز الطريق المغاربي السريع في تونس(3).

(1) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Tunisia 2010**, ***Op cit.***, P: 98.
(2) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Tunisia 2008**, ***Op cit.***, PP: 115, 116.
(3) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Tunisia 2010**, ***Op cit.***, P: 98.

خريطة بيانية رقم 10

<u>درجة التقدم في إنجاز الطريق السريع في تونس</u>



Source: By Researcher, with the following link:
http://www.euromedaviation.org/fileadmin/images/MapsAndData/Projects/PR_Tunisia.jpg

2 . مشروع الطريق المغاربي السريع في المغرب

قامت المغرب خلال السنوات الأخيرة بالاستثمار قدر الإمكان في بنيتها التحتية، خصوصا شبكة الطرق الوطنية، التي تساهم بدون شك في ترقية قطاع السياحة بالمغرب، لكن أضحى أيضا تطوير الاقتصاد المغاربي مرهونا بإنجاز الطريق المغربي السريع، الذي يمثل الجزء المغربي من الطريق المغاربي السريع الرابط بين ليبيا وموريتانيا.

بدأت المغرب منذ سنوات في إنجاز جزئها من الطريق المغاربي السريع، حيث تم الانتهاء من إنجاز الطريق المغربي السريع الواصل ما بين المدينتين المغربيتين سطات ومراكش في أفريل 2007 والبالغ طوله 145 كم، وبذلك أصبح الطريق الواصل ما بين طنجة ومراكش جاهزا للاستخدام، وهو على امتداد 558 كم، إذ يمكن للمسافرين بالمركبات الخفيفة قطع تلك المسافة خلال 3 ساعات فقط، وقد يصل ذلك إلى 6 ساعات بوجود الازدحام الشديد.(1)

(1) OXFORD BUSINESS GROUP: **<u>THE REPORT: Morocco 2007</u>**, 2007 Edition, (London – The U.K.: The O.B.G., 2007), P: 104.

تمتد شبكة الطرق السريعة من طنجة إلى الرباط، وشرقا نحو كل من المدينتين مكناس وفاس، والعملُ حاليا قيد الإنجازِ بخصوص الطريق الواصل ما بين العاصمة الرباط ومدينة وجدة الواقعة على الحدود الجزائرية، كما تم إنجاز الطريق المغربي السريع الواصل ما بين مدينتي الدار البيضاء والجديدة، ومن هذه الأخيرة نحو الجنوب الشرقي عند مدينة مراكش تحديدا.

تم سنة 2009 إكمال إنجاز الطريق السريع الواصل بين مراكش وأغادير جنوبها لامتداد 233 كم، والذي سيكون أحد أجزاء الطريق المغاربي السريع ضمن المغرب، وقد تم إنجازه بتمويل من صندوق الحسن الثاني الذي يمول معظم برامج الخصخصة بالمغرب، خصوصا مشاريع الطرق السريعة بالبلاد وبرامج صيانتها.

قامت الحكومة المغربية سنة 2007 بتمويل إنجاز الطريق السريع الواصل بين مدينة فاس ومدينة تازا شرقا على امتداد 126 كم، وذلك من قبل بنك الاستثمار الأوروبي بما يعادل 278 مليون أورو، كما يمكن القول أن سكان المغرب المتواجدين بالولايات المجاورة للطرق السريعة ما بين مدينتي طنجة ووجدة يزيد عددهم عن 3 ملايين نسمة، وأن إتمام إنجاز ذلك الطريق السريع سوف يساهم في الانتقال السلس للسكان المحليين، وخصوصا إمكانية الوصول إلى المناطق الجبلية الداخلية، وتنشيط قطاع السياحة بالبلاد.[(1)]

تم افتتاح أول طريق سريع للسير بالمغرب سنة 1995، ما بين مدينتي الرباط والقنيطرة شمالها وذلك لامتداد 40 كم، ومنذ ذلك الحين توسعت استثمارات الطرق السريعة بالبلاد شمالا وجنوبا، شرقا وغربا، حيث التزمت المغرب بتوفير ما يعادل 4.4 بليون دولار أمريكي لمدة 10 سنوات (قبل سنة 2007)، من أجل بناء 1500 كم من الطرق السريعة بالبلاد، تم إكمال حوالي 916 كم منها سنة 2009، ثم ارتفع ذلك إلى حدود 1390 كم سنة 2010.[(2)]

بنهاية سنة 2011 تم إنجاز مشروع الطريق السريع الواصل ما بين مدينتي الرباط ووجدة، حيث قُسِّمَ تمويل إنجازه ما بين الجهات التالية:[(3)]

- صندوق الحسن الثاني (180 مليون أورو)؛
- صندوق الكويت للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (81 مليون أورو)؛
- الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (162 مليون أورو)؛

---

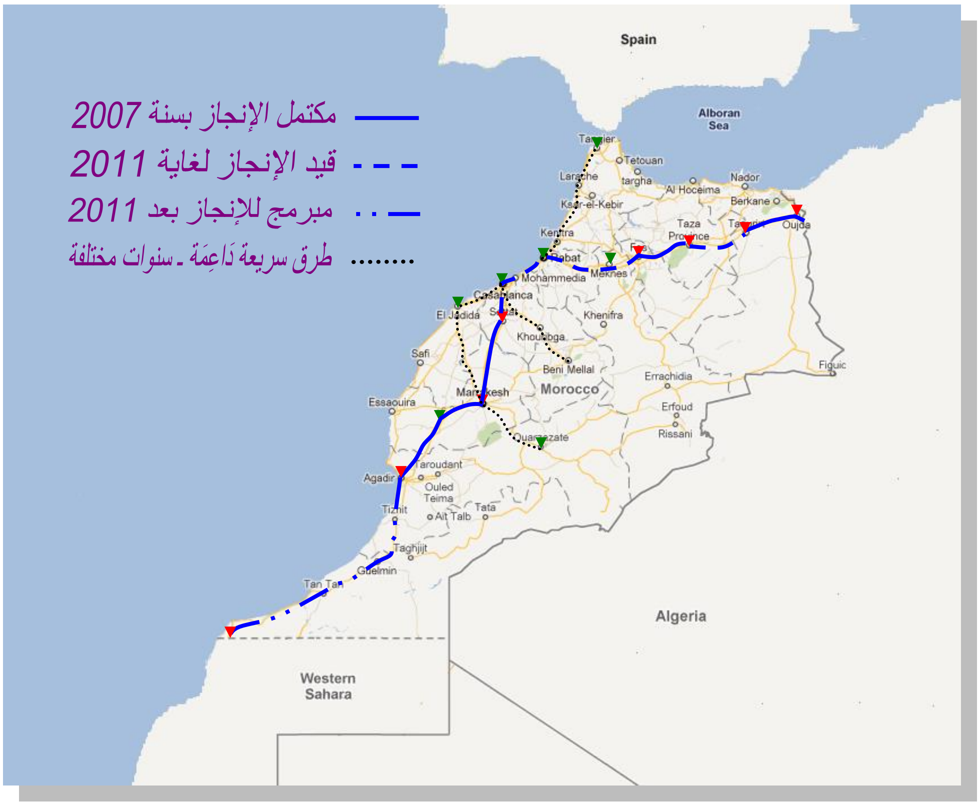
(1) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Tunisia 2008**, ***Op cit.***, P: 114.
(2) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Morocco 2007**, ***Op cit.***, P: 107.
(3) OXFORD BUSINESS GROUP, **THE REPORT: Morocco 2009**, ***Op cit.***, P: 147.

- بنك الاستثمار الأوروبي (180 مليون أورو)؛
- صندوق أبو ظبي (36 مليون أورو)؛
- منظمة الدول المصدرة للبترول (20.3 مليون أورو).

تأخر بدأ إنجاز مشروع الطريق المغربي السريع في المغرب لعدد من الأسباب، فمن جهة كان لارتفاع مصاريف صندوق دعم المواد الغذائية والمحروقات في الفترة الأخيرة أثر بالغ على التعثر في إكمال إنجاز المشروع المعني، ومن جهة أخرى كانت هناك رغبة كبيرة من طرف الجهات الحكومية بالبلاد في عدم زيادة حجم المديونية تجاه بنوك التنمية والاستثمار الأجنبية، وتبين الخريطة البيانية رقم 11 التالية درجة التقدم في إنجاز الطريق المغاربي السريع بالمغرب.

خريطة بيانية رقم 11

<u>درجة التقدم في إنجاز الطريق السريع في المغرب</u>



Source: By Researcher, with the following Links:
http://www.euromedaviation.org/fileadmin/images/MapsAndData/Projects/PR_Morocco.jpg
http://www.adm.co.ma/carte.cfm

3 . مشروع الطريق المغاربي السريع في ليبيا وموريتانيا

ليبيا غير متحمسة لإنجاز جزئها من الطريق المغاربي السريع، حيث أن امتداده لا يزيد عن 200 كم إلا أن المسؤولين الليبيين يرون أن عائد الطريق المغاربي السريع بالنسبة لهم ضعيف، والأولوية أن يقوموا بتشييد بنية نقل بري بمختلف البلاد الليبية أفضل من أن يتم إنجاز جزء طريقهم السريع الممتد من طرابلس الليبية إلى غاية أحد المعابر الحدودية البرية التونسية، لاسيما الوجود المسبق لطريق رابط ما بين تونس وطرابلس، يتم من خلاله التبادل التجاري "الليبي . التونسي"، وأن مثيل ذلك مع الجزائر يتم من خلال معبر حدودي بري "ليبي . جزائري"، كما لا يوجد حجم تبادل كبير بين ليبيا وكل من المغرب وموريتانيا يستدعي قيام رغبة ملحة من طرف المسؤولين الليبيين لإنجاز الطريق السريع المعني.

بالمِثل، يعتبر إنجاز جزء مشروع الطريق المغاربي السريع في موريتانيا أمرا غير واقعي، وذلك بسبب تواضع إمكانيات التمويل للحكومة الموريتانية، كما أن إنجاز هذا الجزء من الطريق المغاربي السريع مرهون بمثيله المخصص لمنطقة الصحراء الغربية، والذي من المفروض أن تقوم المملكة المغربية بالتكفل بسداد تكاليف إنجازه في ظل محاولات ضمها إليها (ضم الصحراء الغربية)، كما يمكن القول أن مجموع امتداد الطريق المعني في كل من منطقة الصحراء الغربية والمنطقة الموريتانية هو امتداد كبير، يستدعي توافر موارد مالية ضخمة لإنجازه، وذلك في ظل الحجم القليل لمجموع سكان المنطقتين الأخيرتين (ما يقارب ثلاث مليون نسمة سنة 2009)، والمردودية الاقتصادية والتجارية الضئيلة بذات المنطقتين.[1]

يستوجب تعثر مشروع الطريق المغاربي السريع في بعض أجزائه أن يتم على مستوى دول إتحاد المغرب العربي الاستعانة بالتجربة الأوروبية في تمويل مشاريع النقل بمنطقة الإتحاد الأوروبي، من خلال إنشاء بنك تمويل مشترك مثل بنك الاستثمار الأوروبي، يقوم بإنجاز مشاريع النقل البري في دول الإتحاد الأوروبي والقيام بصيانتها، وذلك من خلال المساهمة المبدئية لجميع الدول الأعضاء في رأسمال البنك المعني، حيث يمكن القيام بشيء مماثل بالنسبة لمشاريع النقل البري في منطقة إتحاد المغرب العربي، وخصوصا لتمويل مشروع الطريق المغاربي السريع وتمويل برامج تحسينه وصيانته، بالإضافة إلى إمكانية تمويل مشاريع الربط الإضافية للطرق الوطنية المجاورة للطريق المغاربي السريع، وتوصيل أجزاء هذا الأخير إلى الموانئ المحلية، ليكون ذلك أكثر قدرة على تطوير التنمية الاقتصادية والاجتماعية بمنطقة إتحاد المغرب العربي.

---

(1) Information Wikipdia about The Maghreb Highway, on the link: http://en.wikipedia.org/wiki/Maghreb_highway

المطلب الثاني: الإطار النظري لتحديد الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع

لقياس حجم الأثر الاقتصادي المُترتِّب عن استعمال طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري في التبادل التجاري على مستوى منطقة إتحاد المغرب العربي تتطرق الدراسة فيما يلي إلى توضيح أهم المبادئ العامة للقياس المعني، وطرق القياس المستعملة في ذلك، وعوائق التطبيق القياس، والتي يمكنها أن تنطبق على أيِّ دراسة متعلقة بطريق سريع ضمن المنطقة المحيطة به.

أولا: مبادئ عامة حول قياس الأثر الاقتصادي لطريق سريع

1 . المنافع الاقتصادية لطريق سريع

تعتبر المنافع الاقتصادية طويلة المدى لاستعمال طريق سريع جديد إحدى أهم أهداف توسيع شبكات النقل البري ضمن الدولة الواحدة أو الإقليم الفريد، حيث يستشهد مؤيدو استثمارات الطرق السريعة بالمنافع الاقتصادية المُتوقَّعة من استحداثٍ لفرص العمل، جاذبية الأعمال التجارية، والزيادة في الدخل، لكن هناك من الاقتصاديين من يعارض هذه الفكرة بالقول أنه في أحسن الأحوال تقوم استثمارات الطرق السريعة الجديدة بزيادة حركة المرور على خطوطها ، وذلك دون أي منافع اقتصادية حقيقية، سواء على المستويات المحلية أو حتى الإقليمي، كما يمكن القول أن دراسة العلاقة ما بين استثمار طريق سريع والنمو الاقتصادي المحلي أو الإقليمي هي دراسة واسعة، حيث يُبيِّن هذا الوضع ثلاث ملاحظات رئيسية تشكل المُنطلَق لهذه الدراسة:(1)

أ . تفاوت التأثير الاقتصادي للطريق السريع المُحدَّد من مشروع لآخر

يعتمد ذلك على مكان إنشاء الطريق السريع المعني، وما الذي سوف يقدمه من آثار اقتصادية واجتماعية بالمنطقة، ومدى استعماله من طرف الناقلين والمنتقلين، بالإضافة إلى كيفية تأثيره على الربط بشكل أوسع للمناطق على جانبيه، أو الربط ما بين شبكة الطرق المحلية أو الإقليمية بالمنطقة المحيطة، هذا ويمكن القول أن التعميمات البسيطة في كون أن الطرق السريعة تُحدِث أو لا تُحدِث نمو المواقع التجارية هي ليست مفيدة لصانعي القرارات في حال التمييز بين بدائل معينة لمشروع طريق سريع ما، إذ هناك حاجة حقيقية لقاعدة معلومات حول طبيعة التأثيرات الاقتصادية المُرتبِطة بمشاريع الطرق السريعة المُستحدَثة.

(1) Economic Development Research Group & Cambridge Systematics: **Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 1: Review of Literature, Data Sources, and Agency Needs**, A Paper of ***Final Report***, (Massachusetts – The U.S.: Federal Highway Administration, April 2001), PP: ‘1-1’, ‘1-2’.

ب . التأثيرات الاقتصادية المُحتمَلة لطريق سريع هي تأثيرات محلية

مثال ذلك إعادة توجيه النمو الاقتصادي للمناطق الفقيرة اقتصاديا واجتماعيا، والتي تحتاج إلى ذلك النمو، كما يمكن أن تكون تلك التأثيرات المُحتمَلة للطريق السريع تأثيرات إقليمية، ومثال ذلك التوسع في معدل الإنتاج والقدرة على توليد الدخل من الصناعات من خلال تحسين الروابط ما بين المشتري والمُورِّد، وكل تلك التأثيرات المحلية والإقليمية المُحتمَلة يمكن لها أن تكون ذات فائدة للسياسة العامة للجهات الحكومية، ولذلك هناك حاجة حقيقية لقاعدة معلومات حول كيفية التأثيرات المحلية والإقليمية لمشاريع الطرق السريعة التي يمكن أن تختلف.

ج . نقص دراسات توثيق الآثار الاقتصادية الفعلية للطريق السريع المعني

يقصد بذلك تلك الآثار الاقتصادية المترتبة عن استعمال الطرق السريعة المُنجَزة حديثا، ويمكن أن يرجع ذلك إلى عدم وجود ارتباط وثيق ما بين القرارات السياسية والدراسات الاقتصادية حول معظم المشاريع الاقتصادية المُنجَزة في الماضي والمتعلقة بشبكات النقل البري عموما، أين يستعصي استعمال الدراسات القياسية التجريبية المنجزة سابقا في التنبؤ المستقبلي بالآثار الاقتصادية المترتبة عن استثمارات الطرق السريعة المعنية.

2 . أسس الدراسات المستقبلية للآثار الاقتصادية المحتملة لإنشاء طريق سريع

كخطوة أولى، يتم استعراض ما يمكن استعراضه من الدراسات التجريبية القائمة على تحديد الآثار الاقتصادية لاستثمارات الطرق السريعة، ويتركز ذلك على الدراسات التجريبية لفترة خمس سنوات الماضية كأقل تقدير، حيث يتم الاعتماد في الدراسة على حصر كل من مصادر البيانات، التصميم التجريبي، الطرق التحليلية، المتغيرات التوضيحية، والنتائج الجوهرية، وذلك من أجل وضع أساس للدراسات المستقبلية للآثار الاقتصادية المُحتمَلة لإنشاء طريق سريع ما، ويمكن تلخيص الدروس المستفادة سابقا فيما يلي:[(1)]

أ يمكن القيام بدراسة للآثار الاقتصادية لإنشاء طريق سريع، ويمكن قياسها لكن بشكل تقريبي، لأنه ليس من السهل إنشاء علاقة "السبب . النتيجة" الواضحة (Clear Cause-and-Effect Relationships)؛

ب جمع النتائج من دراسات عديدة يمكن أن يعطي لنا صورة توضيحية لآثار بعض أنواع استثمارات الطرق السريعة، لكن ليس لكل مشاريع الطرق السريعة الموجودة، ومعنى ذلك أن

(1) Economic Development Research Group, & Cambridge Systematics: **Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 2: Guidelines for Data Collection and Analysis**, A Paper of ***Final Report***, (Massachusetts – The U.S.: Federal Highway Administration, April 2001), PP: ‘2-12’, ‘2-13’.

هناك استنتاجات مشتركة ما بين جميع الطرق السريعة المُنجَزة سابقا، وتلك التي سوف تُنجَز مستقبلا، بينما هناك بعض الاستنتاجات غير المشتركة، تتأسس تبعا لاختلاف ظروف المنطقة محل الدراسة؛

ج أسست عموما دراسات القياس الاقتصادي المحلي والإقليمي لاستثمارات الطريق السريع ما يسمى اصطلاحا "الارتباط بالنمو الاقتصادي"، لكن لا يعني ذلك "السبب في إحداث ذات النمو الاقتصادي"، وبمعنى آخر يمكن القول أنه في ظل إنشاء طريق سريع فإن النمو الاقتصادي بالمنطقة محل الدراسة يتأثر باستعمال النقل البري من خلال الطريق السريع المعني كأحد عوامل زيادة حجمه (زيادة حجم النمو الاقتصادي).

إن ذلك العامل ليس العامل الوحيد المُؤثِّر، حيث يُطلَق عليه بذلك عامل ارتباط وليس عامل سبب، أي أنه ليس السبب الوحيد في زيادة حجم النمو الاقتصادي ولأجل ذلك يتم استعمال مجموعة من الأساليب الإحصائية الكمية والنوعية لتمييز نسب عامل السبب وعامل الارتباط، ضمن أساليب تقدير الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع؛

د تتحكم البيانات المتوفرة ودرجة سهولة التقديرات في منهجية الدراسة، ولكن يصعب توافر تلك البيانات والتقديرات بسبب النفقة العالية ومستوى الجهد المطلوب للحصول عليها؛

ه يجب الاهتمام في الكثير من الأحيان بفترة دراسة الآثار الاقتصادية لإنشاء طريق سريع ما، حيث أن معظم الدراسات تقيس ببساطة التغير في الأثر الاقتصادي على مدى فترة زمنية واحدة، لكنه في الواقع قد تحدث بعض التأثيرات سابقة الذكر على الفور، بينما البعض الآخر من تلك التأثيرات قد يستغرق سنوات عديدة ليحدث بنفس الدرجة، لذا يجب دمج عنصر الوقت ضمن الدراسات التجريبية وجهود التنبؤ.

هناك العديد من الأقسام المختلفة لبيانات الآثار الاقتصادية التي تُستعمَل في التحليل تبعا لاستثمارات الطرق السريعة، كتلك التي تعلق بخصائص السكان والتي هي الأكثر صلة بتحليل الآثار الاقتصادية الناتجة عن استعمال طريق سريع جديد، كما تمثل بيانات القوة العاملة حصرا لعدد الشركات وفرص العمل في الصناعات المختلفة ونسب البطالة في المنطقة المحددة للدراسة

بالمُقابِل، هناك بيانات ذات أهمية مماثلة وهي بيانات الأجور والدخل الكلية، التي هي ذات صلة بالاستثمارات والمدفوعات التحويلية، كما توجد هناك بعض البيانات التي لا يتم قياسها غالبا ضمن التغير في الآثار الاقتصادية المعنية، وهي التي تُعْنَى بقيم العقارات والاستثمار الرأسمالي، أو ما يسمى بكل من الاستثمارات الخاصة والتغير في أسعار العقارات.

ثانيا: عوائق التحليل وطرق قياس أثر استثمار طريق سريع

يترتب عن محاولة قياس أثر استثمارات طريق سريع عدد من مشكلات التحليل والقياس الاقتصادي، ويتبين ذلك من خلال التالي:

1 . مشكلات طرق تحليل أثر استثمار طريق سريع

تنتهي أكثر الدراسات الاقتصادية حول حصر آثار إنشاء الطرق السريعة إلى عدد من العوائق، التي تحول دون الحصول على عامل السبب ما بين النمو الاقتصادي وإنشاء الطرق السريعة المعنية، حيث غالبا ما تكون البيانات غير مُتوافِرة على مستوى أدق بالنسبة لمنطقة الدراسة، ويمكن تمثيلها فيما يلي:[1]

- قياس المتغيرات الاقتصادية؛
- قياس متغيرات النقل البري؛
- التحكم في المتغيرات الخارجية.

يصعب الفصل ما بين المتغيرات الاقتصادية المنسوبة إلى تأثير استثمارات الطرق السريعة من تلك المنسوبة إلى عوامل أخرى، ومنه فإن المبادئ العامة لاستعراض الدراسات السابقة والتي تساعد على توجيه الدراسات المستقبلية التنبؤية بالآثار الاقتصادية المحتملة لإنشاء طريق سريع جديد تتمثل في دراسة منطقة إنشاء استثمار الطريق السريع المعني، التي قد تكون إما محلية أو إقليمية، وتبعا لذلك يتحدد حجم التأثير الاقتصادي المُحتمَل، وأن جميع هذه المستويات من التأثير مُوجَّهة للصالح العام.

تمثل الفترة الزمنية كذلك عاملا مهما للتحكم بحجم الآثار الاقتصادية الناتجة، حيث تُميِّز فترة الدراسة ما بين الآثار قصيرة وطويلة المدى، وحسب تلك الفترة تتمايز التأثيرات المَعنِيَّة فيما يخص قيم الملكية، استثمارات البناء السكني بالمنطقة، وحجم الأعمال التجارية، فيمكن القول بذلك بإمكانية حدوث علاقة السبب سابقة الذكر في ظل وجود عوامل التأثيرات الاقتصادية أو عوامل أخرى (عوامل خارج تأثير الطريق السريع المعني).

---

(1) Economic Development Research Group, & Cambridge Systematics: **Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 1: Review of Literature, Data Sources, and Agency Needs**, ***Op cit.***, PP: ‘1-6’, ‘1-7’.

2 . أساليب قياس الأثر الاقتصادي لطريق سريع

هناك نوعان من المقاييس التي تسمح بقياس الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع أو مجموعة من الطرق السريعة بمنطقة ما، حيث يمكن تصنيفها إلى مقاييس مباشرة كحجم العمالة، مقدار الدخل الشخصي للفرد، (وبشكل أساسي) حجم التجارة الخارجية بين دول المنطقة المحيطة، بالإضافة إلى مقاييس أخرى كحجم حركة المرور، حجم السكان، حجم التغير في نوعية الوظائف، وغير ذلك.

تستخدم العديد من دراسات استثمارات الطرق السريعة المحلية أو الإقليمية البيانات الإحصائية على مستوى المدينة أو الولاية الواحدة، وذلك لقياس مقدار الدخل الشخصي أو حجم العمالة خصوصا، لكن يُستعمَل عامل التجارة الخارجية لقياس الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع على المستوى الإقليمي وليس المحلي، وفي أغلب الحالات تفتقر سنوات الدراسة إلى حصر البيانات الإحصائية الواجب توفيرها، بالإضافة إلى صعوبة القياس.[1]

يكون كل من حجم حركة المرور وحجم السكان وحجم التغير في نوعية الوظائف على سبيل المثال ملائما لقياس الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع، لأن هذه الدراسات تكون مَوضِعِيَّة، يتم قياسها على مستوى المدن التي يعبر من خلالها الطريق السريع المعني، وتَستعمِل بعض الدراسات حجم العمالة والبيانات الضريبية على مستوى المدينة، وتمثيل ذلك على جميع المدن محل الدراسة، أين تكون المنطقة في هذه الحالة أكثر مرونة للقياس سابق الذكر.

بينما في حال قياس تطور مُتغيِّرٍ اقتصاديٍّ مَوضِعِيٌّ التأثيرِ مَحلِيًّا تبعا لاستعمال طريق سريع "إقليمي" جديد، يتعذر بذلك قياس حجم التغير المَعْنِيِّ على المستوى الإقليمي لاختلاف ظروفه في كل جزء من أجزاء المنطقة الإقليمية محل الدراسة، ومثال ذلك حجم الدخل الشخصي في منطقة إتحاد المغرب العربي تبعا لتأثير استخدام الطريق المغاربي السريع، والتي تختلف عملات قياسه تبعا لدول المنطقة المعنية وأسعار صرف تلك العملات والقدرة الشرائية بالدول الأعضاء بذات المنطقة، أين لا يمكن جمع قيم الوحدات النقدية المختلفة بالمنطقة من أجل حصر تطور الدخل الشخصي للفرد المغاربي، والسبيل الوحيد في رأي الدراسة هو أن يتم دراسة المتغير الاقتصادي "الدخل الشخصي للفرد" في جزء المنطقة المُعتمِدةِ لتلك العُملَة، والشيء نفسه بالنسبة للأجزاء الأخرى بمنطقة الدراسة (بالنسبة للدول الأعضاء بإتحاد المغرب العربي)، لكن بعملاتها لا بتحويل القيم النقدية إلى عملة واحدة.

---

[1] Mulatu Wubneh: A Paper titled: **US Highway 17 and its impact on the economy of Eastern North Carolina**, (The U.S.: East Carolina University, May 2008) P: 9.

حركة المرور هي من بين المتغيرات الاقتصادية ذات الأثر الاقتصادي المُحتمَلة لمشروع الطريق السريع، لكن ذلك لا يقيس التأثيرات المباشرة، حيث يمكنه فقط قياس التجارة الداخلية محليا، وتوضيح مستويات النشاط الاقتصادي بالمنطقة المعنية، ومع ذلك قد تكون زيادة حركة المرور مجرد حركة بغير أي أثر اقتصادي يمكن تسجيله، وبعبارة أخرى وبالمقابل فإن حركة المرور المنخفضة لا تعني دوما تسجيل تبادل تجاري منخفض على المدى القصير، حيث يمكن تعويض ذلك تدريجيا في الأمد الطويل.

تبدو بيانات حركة المرور معلومات غير كافية للاستعمال على نطاق أوسع في دراسات الأثر الاقتصادي المعني، لكن زيادة حجمها (حجم حركة المرور) هو مؤشر مهم بالنسبة للمنافع الاقتصادية التي تحدث، كما يمكن القول أنه يجب فصل حجم الانتقال الناجم عن تحسينات النقل عن التأثيرات الخلفية المُؤثِّرة، ومثال ذلك نمو السكان الذي سيحدث على أية حال بغير تأثير الطريق السريع المعني، وعلى الرغم من ذلك فإن ملاحظة بيانات حركة المرور بالتزامن مع البيانات الاقتصادية يمكن أن يُزوِّد بالحجج والتعليلات الدقيقة في تحليل المؤشرات الاقتصادية.

من ناحية أخرى، يمكن اعتبار عامل السكان كمتغير اقتصادي آخر يسمح بالقياس المعني، حيث أن زيادة عدد السكان تبعا لإنشاء طريق سريع قد يعكس تحسن الاقتصاد، وينبغي أن يكون ذات صلة بمستويات أعلى من النشاط الاقتصادي، إذ تؤكد الدراسات الاقتصادية بأن الزيادة في حجم السكان يؤثر أيضا على مقاييس التغير في إجمالي الدخل الشخصي، مما يجعل نسبة الزيادة في الدخل الشخصي للفرد تختلف عن نسب الزيادة في الدخل الكلي للأفراد المسجل بمنطقة الدراسة، وذلك تبعا لحجم السكان الجدد بمنطقة الدراسة.

تؤكد هذه النتائج أنه من المهم قياس التأثيرات الاقتصادية للفرد الواحد، فضلا عن آثار الدخل الكلي، لتمييز الآثار الناتجة عن السكان المحليين مقارنة بالسكان الجدد بالمنطقة محل الدراسة، هذا ويمكن أن يكون قياس حجم السكان كأثر اقتصادي تبعا لاستثمارات الطرق السريعة عبارة عن أثر اقتصادي على المستوى المحلي أكثر دقة من القياس على المستوى الإقليمي، في حال توافر البيانات الإحصائية على مستوى مدن منطقة الاستثمار المعني.

المبحث الثاني

حصر الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري بمنطقة إتحاد المغرب العربي

تسعى دراسات تقدير الأثر الاقتصادي المستقبلي لطريق سريع ضمن منطقة إنجازه إلى القياس بمنطقة أخرى تبعا لمشروع طريق مماثل مُنجَز بفترة (وبظروف منطقة مماثلة)، ويبين المطلب الأول من هذا المبحث قياس الأثر المعني لطريق تركيا السريع ضمن المنطقة المحيطة به كنموذج للقياس، ليتم من خلال المطلب الثاني استعمال نتائج القياس في توقع الأثر المستقبلي لطريق السيار الجزائري ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي.

المطلب الأول: قياس الأثر الاقتصادي لمشروعٍ مكتمل الإنجازِ (طريق تركيا السريع نَمُوذَجًا)

استثمارات النقل البري عموما هي استثمارات على المدى الطويل، يتم تقييم آثارها الاقتصادية خصوصا بعد مرور سنوات من التشغيل، وقد يصعب تحديد الآثار الفعلية، هذا بالإضافة إلى أن تكاليف إنجاز استثمارات الطرق السريعة والآثار الاقتصادية المترتبة عنها قد تختلف من منطقة لأخرى، وذلك للعديد من العوامل والظروف، منها درجة الحاجة المحلية إلى خطوط شبكة الطرق السريعة، أو مدى الرغبة في قيام تبادل تجاري بيني، أو غير ذلك.

لدراسة الأثر الاقتصادي لطريق السيار "شرق . غرب" الجزائري كأحد أجزاء الطريق المغاربي السريع ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، يتوجب أن يتم قياس حجم التبادل التجاري بالمنطقة المحيطة قبل وبعد إنشاء طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري، لكن يتعذر ذلك بسبب عدم القدرة على قياس حجم التبادل التجاري بعد إنشاء الطريق سابق الذكر، لأنه يجب أن يكون القياس بالمنطقة بعد إنجازه بفترة معينة، قد تصل إلى 10 سنوات من تاريخ الإنشاء ليكون القياس صائبا.

أيضا، لا يمكن التقدير شكل دقيق لمعدل التغير في حجم التبادل التجاري المغاربي بعد إنجاز مشروع طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري، ومن خلال ذلك تقوم الدراسة بتحليل الأثر الاقتصادي المُترتِّب عن إنجاز مشروع طريق سريع آخر بمنطقة مُغايِرة غير منطقة إتحاد المغرب العربي، تتوافر فيها شروط قياس الأثر الاقتصادي الفعلي قبل وبعد إنجاز مشروع الطريق السريع، ومحاولة إسقاط النتائج المُحصَّل عليها فيما بعد على مشروع طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري، ليكون القياس بمنطقة إتحاد المغرب العربي أقرب إلى الصواب.

قامت الدراسة على اختيار طريق تركيا السريع في تركيا وتحليل أثره الاقتصادي على الدول المجاورة على جانبيه لعدد من الخصائص المشتركة بينه وبين طريق السيار الجزائري ضمن المنطقة المغاربية، وذلك كالتالي:

1. تعتمد الدول الآسيوية المجاورة لتركيا (جورجيا، أرمينيا، إيران، العراق، وسوريا) في مبادلاتها التجارية مع المنطقة الأوروبية على النقل البري عبر طريق تركيا السريع خصوصا، ما يعني أن تطور التبادل المعني بعد إنجاز طريق تركيا السريع مقارنة بالفترة قبله يمكن أن يبين حجم الزيادة في التبادل التجاري التي تتعلق بدرجة أكبر بأثر طريق تركيا السريع في ذلك؛
2. توافر بيانات التبادل التجاري ما بين الدول الآسيوية المجاورة لتركيا وبين المنطقة الأوروبية قبل وبعد إنجاز طريق تركيا السريع تسمح بتقدير تطور مسار التبادل المعني في الفترة ما بعد إنجاز طريق تركيا السريع من خلال بيانات التبادل التجاري قبل إنجاز الطريق المعني، ومقارنة ذلك بالنتائج الفعلية التي تم تسجيلها بعد استعمال طريق تركيا السريع، ما يسمح بتحديد معدل الزيادة في التبادل تبعا لتأثير الطريق المعني؛
3. وجود الرغبة في القيام بالتبادل التجاري للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية من خلال طريق تركيا السريع، لكنه تبادل تجاري عشوائي من غير اتباع سياسات مشتركة تجمع دول هذه المنطقة، وتحرص على تنمية التبادل المعني فيما بينها، وهو ما يتماثل مع منطقة إتحاد المغرب العربي في كون أن هذه الأخيرة رغم وجودها ضمن تجمع اقتصادي واحد وظروف مشتركة إلا أنها تعتمد سياسات واستراتيجيات غير موحدة وتشهد عراقيل تنظيمية وتنفيذية عديدة؛
4. يمتد طريق تركيا السريع عبر معظم المدن التركية، وتمتد نهاياته ما بين الحدود الأوروبية وبين الحدود الآسيوية، وهو بذلك يتماثل مع طريق السيار الجزائري الذي يمتد على الحدود التونسية من جهة، والحدود المغربية من جهة أخرى؛
5. أي ارتفاع في التبادل التجاري البري الأورو آسيوي بعد سنة 2008 (من خلال الدول الآسيوية المعنية) سيكون ناتجا عن أثر طريق تركيا السريع في ذلك، في ظل تأثير الأزمة المالية في الفترة ما بعد سنة 2008، والتي يُتوقَّع نظريا جَرَّاءَهَا عدم زيادة التبادل التجاري المعني.

أولا: تحديد الأثر الاقتصادي لمشروع طريق تركيا السريع

يَعْبُرُ طريق تركيا السريع معظم المدن الرئيسية بتركيا، وهو بذلك يصلح لأن يكون طريق عبور بري رئيسي في حركة التبادل التجاري ما بين الدول الآسيوية والأوروبية، بحكم الموقع الاستراتيجي لتركيا بالمنطقة، إلا أن العديد من الدول الآسيوية تستعمل الطريق البحري في تبادلها التجاري مع المنطقة الأوروبية، ولذلك تقوم الدراسة بتحديد الأثر الاقتصادي للدول الآسيوية المُجاوِرة لتركيا دون الدول الآسيوية الأخرى (جورجيا، أرمينيا، إيران، العراق، وسوريا) التي تشترك معها بمعابر حدودية البرية، حيث سيتم قياس معدل الزيادة في حجم التبادل التجاري للدول الآسيوية المُحدَّدة تجاه المنطقة الأوروبية وخلال فترة مَعلومَة (قبل وبعد سنة 2004، سنة الانتهاء من إنجاز طريق تركيا السريع في تركيا).

يمتد طريق تركيا السريع على طول 3200 كم، بداية من الحدود البلغارية شمال غرب تركيا، مرورا بإسطنبول وجيريد وأنقرة، ثم يتفرع إلى خطين، أحدهما ينتهي عند الحدود الإيرانية، والآخر عند كل من الحدود السورية والعراقية، ليكون طريق تركيا السريع بذلك وَصْلا ما بين جنوب الإتحاد الأوروبي وجنوب غرب آسيا، ويتبين من خلال الخريطة البيانية رقم 12 مسار طريق تركيا السريع ضمن الدولة التركية(1) (أنظر الصفحة التالية).

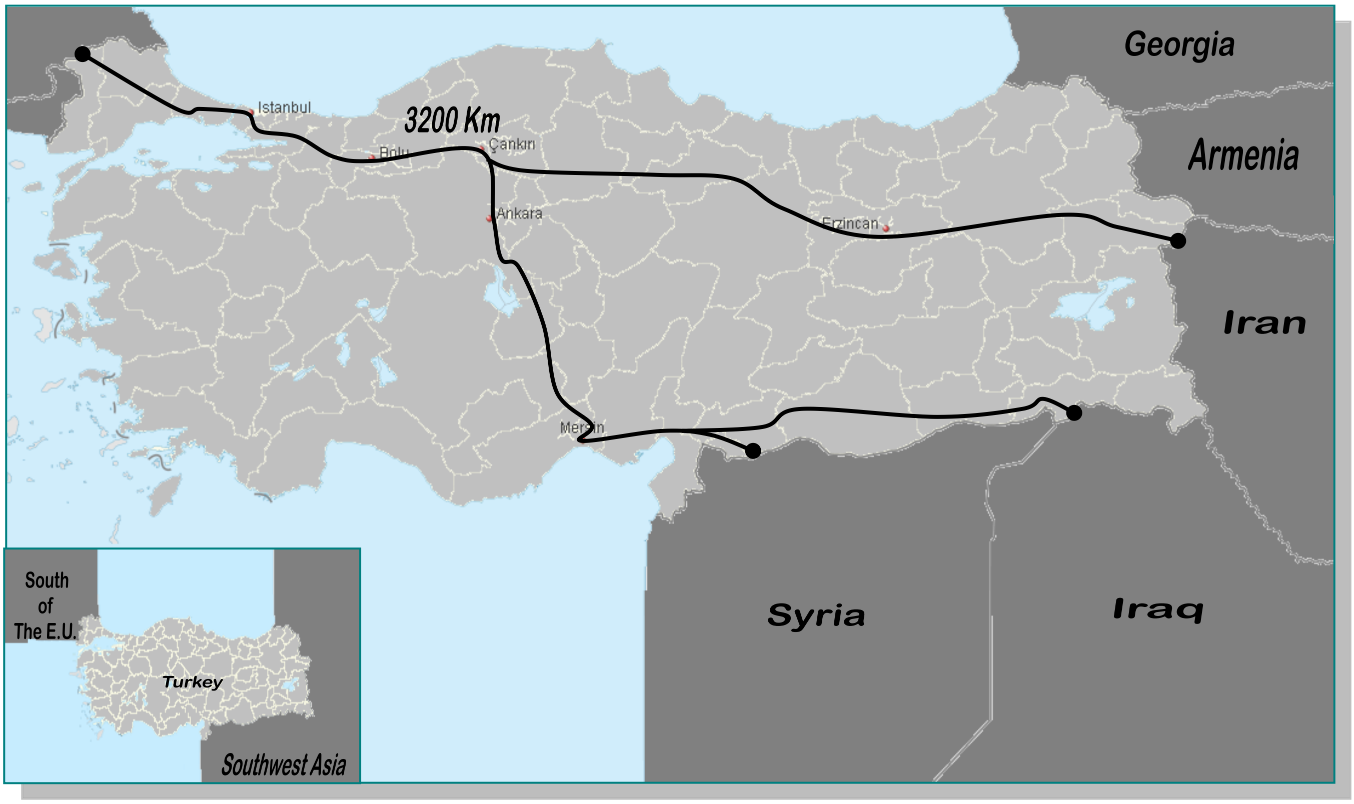
يلاحظ من خلال الخريطة رقم 12 مسار طريق تركيا السريع في تركيا، والذي يصل إلى كل من الحدود الإيرانية، العراقية، والسورية، بتوزيع محكم لخطوطه، كما تتصل كل من جورجيا وسوريا بالساحل إضافة إلى الحدود التركية البرية، مما يسمح لطريق تركيا السريع أن يصل ما بين الحدود الجنوبية للإتحاد الأوروبي وبين جنوب غرب آسيا، ويَتَّضِحُ من خلال الجدول البياني رقم 08 تطور حجم التجارة الخارجية* لدول جنوب غرب آسيا المُجاوِرة للحدود البرية التركية (جورجيا، أرمينيا، إيران، العراق، وسوريا) تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 ـ 2009.

(1) The Turkish Highway Project on the official informations website: http://www.turkiyemiz.gen.tr/english/318-319.htm

* يمثل حجم التجارة الخارجية للدولة المعنية الواحدة مجموع صادراتها ووارداتها السلعية تجاه المنطقة الأوروبية.

خريطة بيانية رقم 12

تمثيل مسار طريق تركيا السريع في تركيا



المصدر: من إعداد الباحث، من خلال موقع خرائط جوجل.

جدول بيانـي رقم 08

حجم التجارة الخارجية لدولٍ من جنوبِ غربِ آسيا تُجاهَ المنطقة الأوروبية: 1999 . 2009

وحدة القياس: 10^6 أورو.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
سوريا	3557	5041	6086	5888	4801	4430	5190	5643	5917	6157	4591
العراق	4628	7162	4279	4323	2247	3625	4754	5948	7705	8550	8446
إيران	7853	12441	11648	12164	14746	18918	22204	23816	20394	18502	18296
أرمينيا	249	353	244	360	530	534	879	725	832	862	603
جورجيا	237	403	443	440	480	544	569	913	945	751	700
المجموع	16524	25400	22700	23175	22804	28051	33596	37045	35793	34822	32636

Source: By Researcher: **Extra – Trade: Some Asian countries & the European partner**, during 1999 – 2009, on the following link: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 08 تطور حركة التجارة الخارجية للدول الآسيوية المُجاوِرة لتركيا مع المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 . 2009، حيث تسجل سوريا زيادة ثم انخفاضا في حجم التجارة الخارجية المعنية خلال الفترة 1999 . 2004، من قيمة 3557 مليون أورو إلى 4430 مليون أورو بين حدود تلك الفترة، وبذروة زيادة إلى غاية 6086 مليون أورو (سنة 2001)، كما تسجل نفس الشيء بين حدود الفترة 2004 . 2009، من قيمة 4430 مليون أورو إلى 4591 مليون أورو، وبذروة زيادة إلى غاية 6157 مليون أورو (سنة 2008)، مع معدل زيادة سنوية مُستمِرة بالنسبة لسنة 1999، وأن ذروة الزيادة السنوية للتجارة الخارجية لسوريا تجاه المنطقة الأوروبية مقارنة بالسنة التي قبلها كانت مسجلة بنسبة 41.7% سنة 2000.

بالنسبة للعراق، يتباين تطور حجم تجارتها الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 . 2003، ما بين حجم 4628 مليون أورو وحجم 2247 مليون أورو بين حدود الفترة أخيرة الذكر، ولكن بمعدل انخفاض مستمر تقريبا، ثم يتطور حجم التجارة الخارجية المعني بالزيادة وباستمرار إلى آخر فترة الدراسة بالجدول، وذلك من 3625 مليون أورو إلى 8446 مليون أورو بين حدود الفترة 2004 . 2009، وبذروة زيادة سنوية تصل إلى 8550 مليون أورو سنة 2008.

على العموم، تسجل العراق بدورها أيضا زيادة ما بين حدود فترة الدراسة بالجدول، والشيء نفسه بالنسبة لبقية الدول (إيران، أرمينيا، وجورجيا)، بينما تسجل أرمينيا وجورجيا ثباتا أكبر في تطور حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية وذلك خلال معظم سنوات الدراسة بالجدول، وهو الشيء نفسه بالنسبة للحجم الكلي للتجارة الخارجية للدول المعنية مجتمعة تجاه المنطقة الأوروبية.

يلاحظ أيضا من خلال الجدول البياني رقم 08 انخفاض حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية خلال سنة 2009 لكل الدول الآسيوية المَعنِيَّة، وذلك لتأثير الأزمة المالية لسنة 2008 على التبادل التجاري العالمي،[1] وَمِنْ ضِمْنِ ذلك الدول الآسيوية المَعْنِيَّةُ، كما يمكن القول أن تطور حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2004 . 2008 مقارنة بالفترة 2000 . 2004 يمكن له أن يبين مبدئيا احتمال تسجيل الأثر الفعلي لطريق تركيا السريع على تطور التبادل التجاري بالمنطقة المعنية، ويتضح ذلك بشكل مفصل من خلال الجدول البياني رقم 09 والرسم البياني رقم 03 التاليين.

(1) Ajay Chhibber, **et al.**: A Report titled: **The Global Financial Crisis and the Asia-Pacific region**, (Sri Lanka – India: UNDP Regional Centre for Asia and the Pacific, November 2009), P: 21.

جدول بياني رقم 09

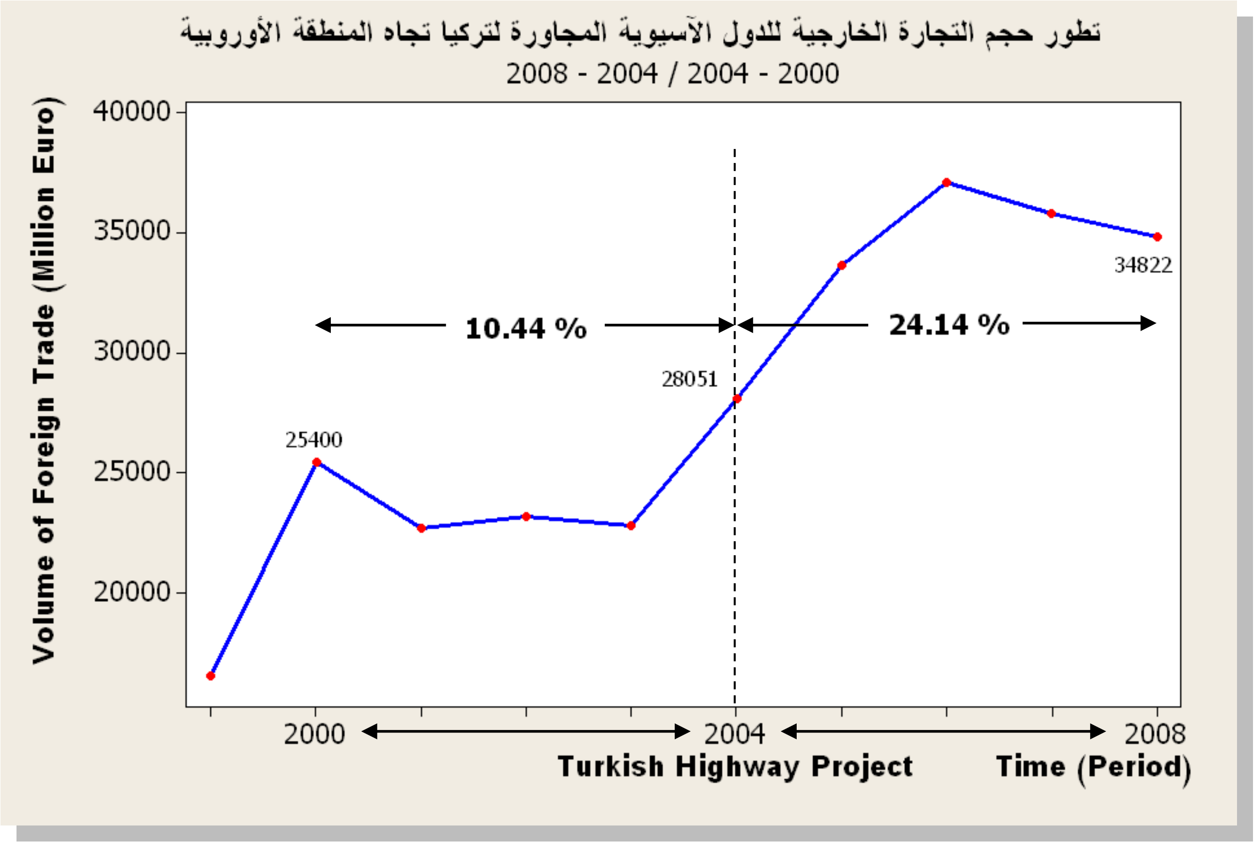
تطور حجوم ونسب التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية: 2000 . 2004، 2004 . 2008

وحدة القياس: (الحجم، النسبة) = (10^{6} أورو، %).

	سوريا	العراق	إيران	أرمينيا	جورجيا
حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية ما بين سنتي 2000 و2004	-611	-3537	6477	181	141
حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية ما بين سنتي 2004 و2008	1727	4925	-416	328	207
نسبة تطور حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية ما بين سنتي 2000 و2004	-12.12	-49.39	52.06	51.27	34.99
نسبة تطور حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية ما بين سنتي 2004 و2008	38.98	135.86	-2.20	61.42	38.05
نسبة تطور حجم التجارة الخارجية تجاه المنطقة الأوروبية ما بين الفترتين 2000 - 2004 و2004 - 2008	51.10	185.25	-54.26	10.15	3.06

المصدر: من إعداد الباحث، من خلال بيانات الجدول رقم 08.

رسم بياني رقم 03



المصدر: من إعداد الباحث، من خلال بيانات الجدول رقم 08.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 09 تطور حجوم ونسب التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترات 2000 . 2004، 2004 . 2008، حيث يسجل ذلك التطور زيادة في معظم الدول المعنية، وتسجل العراق أكبر زيادة مسجلة، وذلك من انخفاض في حجم التجارة الخارجية المعني بقيمة 3537 مليون أورو ما بين حدود الفترة 2000 . 2004 إلى زيادة بقيمة 4925 مليون أورو ما بين حدود الفترة 2004 . 2008 (بنسبة 185.25%)، بينما تنخفض نسبة الزيادة تلك في إيران خصوصا رغم أنها تسجل زيادة في الفترة الزمنية الأولى، وعموما تسجل معظم الدول الآسيوية المجاورة لتركيا زيادة أكبر في الفترة 2004 . 2008 عن الفترة سَابِقَتِهَا.

يلاحظ من خلال الرسم البياني رقم 03 أيضا تطور حجم ونسب إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية خلال فترتي الدراسة بالجدول السابق، حيث تم تسجيل زيادة في حجم التجارة المعني خلال كلتا الفترتين بـ 10.44% و24.14% على الترتيب، ما يعني أن فرق الزيادة الحاصل قد يكون ناتجا بالدرجة الأولى عن أثر مشروع طريق تركيا السريع في التبادل التجاري المعني.

تقوم الدراسة (لتحليلٍ أفضل) بمقارنة التغير في حجم التجارة الخارجية المسجل ما بين الدول الآسيوية المجاورة لتركيا والتي لا يمكنها أن تستعمل طريق تركيا السريع خلال الفترة 2005 . 2010، ومثال ذلك التبادل التجاري ما بين أرمينيا وجورجيا، إيران وجورجيا، العراق وجورجيا، ويبين ذلك كل من الجدول البياني رقم 10 التالي، والرسم البياني رقم 04.

جدول بياني رقم 10

تطور حجم التجارة الخارجية لدول آسيوية مجاورة لتركيا مثنى مثنى: 2001 . 2010

وحدة القياس: 10^3 دولار أمريكي.

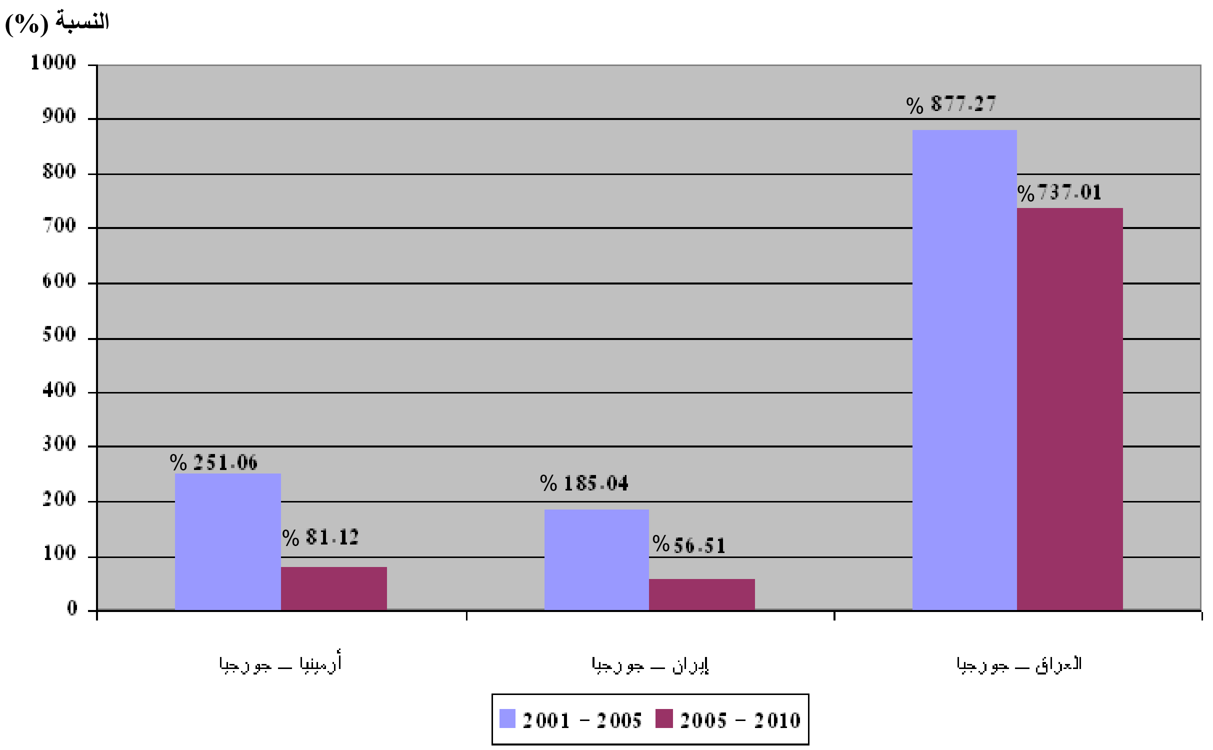
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
أرمينيا - جورجيا	22,49	29,37	41,88	80,37	78,98	113,61	170,33	196,31	130,22	205,77
إيران - جورجيا	10,59	11,39	10,41	19,65	30,20	42,95	57,68	61,75	36,32	67,22
العراق - جورجيا	66	10	373	687	645	916	1404	2577	10834	7667

Source: Trade Statistics for International business development, on the link:
http://www.trademap.org/tradestat/Bilateral_TS.aspx

رسم بياني رقم 04

مقارنة نسب حجم التجارة الخارجية لجورجيا مع كل من أرمينيا

وإيران والعراق ما بين حدود فترات زمنية: 2001 . 2005، 2005 . 2010



المصدر: من إعداد الباحث، من خلال بيانات الجدول رقم 10.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 10 تطور حجم التجارة الخارجية لبعض الدول الآسيوية المجاورة لتركيا مثنى مثنى خلال الفترة 2001 . 2010، حيث سجلت التجارة الخارجية ما بين أرمينيا وجورجيا ما يعادل 22490 دولار أمريكي سنة 2001، وارتفعت بشكل تدريجي إلى قيمة 205770 دولار أمريكي سنة 2010، بينما سجل التبادل التجاري بين العراق وجورجيا أكبر حجم مقارنة ببقية ثنائيات الدول بالجدول رقم 10، وذلك بقيمة 66000 دولار أمريكي سنة 2001، ليرتفع إلى الذروة بما يعادل 7667000 دولار أمريكي سنة 2010.

من ناحية أخرى، يُلاحَظ من خلال الرسم البياني رقم 04 معدلات حجم التجارة الخارجية لجورجيا مع كل من الدول السابقة (أرمينيا، إيران، والعراق) كما هو موضح بالشكل، وذلك بين حدود الفترتين الزمنيتين: 2001 . 2005 و2005 . 2010، حيث يرتفع حجم التجارة الخارجية ما بين أرمينيا وجورجيا بين حدود الفترة 2001 . 2005 إلى نسبة 251.06%، لكن ترتفع تلك النسبة إلى غاية 81.12% فقط بين حدود الفترة 2005 . 2010، ما يُبَيِّنُ انخفاض الزيادة في حجم التجارة الخارجية بين البلدين في الفترة الثانية عن الفترة الأولى وذلك بنسبة 32.31%، والشيء نفسه بالنسبة لثنائيات الدول الأخرى بالرسم البياني رقم 04 (إيران . جورجيا، العراق . جورجيا)، حيث تنخفض

الزيادة في حجم التجارة الخارجية لثنائيات الدول الأخيرة الذكر بالنسب 30.54%، 84.01% على الترتيب.

بغض النظر عن سبب انخفاض معدل التبادل التجاري للدول الآسيوية المجاورة لتركيا والتي لا يمكنها استعمال طريق تركيا السريع في ذلك خلال الفترة 2005 ـ 2010 مقارنة بالفترة 2001 ـ 2005، فإن ارتفاع معدل التبادل التجاري الأورو آسيوي (من خلال الدول الآسيوية المبينة في الجدول رقم 09) بعد إنشاء طريق تركيا السريع مقارنة لما قبله يرجع لتأثير هذا الأخير على النقل السلعي بريا، ما يعني أنه يمكن تعليل زيادة حجم التجارة الخارجية المبينة بالرسم البياني رقم 04 بالمساهمة الفعلية لتأثير طريق تركيا السريع في ذلك، إلا أن معدل الزيادة المسجل لا يعني بالضرورة عدم مساهمة عوامل أخرى في تسجيله أو قد يكون المعدل الفعلي أكبر قيمة.

ثانيا: قياس نمو التبادل التجاري تبعا لاستخدام طريق تركيا السريع ضمن المنطقة المحيطة به

لحساب الأثر الاقتصادي لطريق تركيا السريع على التبادل التجاري بمنطقة الدراسة، من خلال حساب حجم الزيادة في التجارة الخارجية لمجموع الدول الأسيوية المجاورة لتركيا (سوريا، العراق، إيران، أرمينيا، وجورجيا) تجاه المنطقة الأوروبية، تقوم الدراسة لأجل ذلك بإيجاد الفارق ما بين حجم التجارة الخارجية الإجمالي الحقيقي (المُلاحَظ) خلال سنوات الفترة 2005 ـ 2009، ومثيل ذلك من حجم التجارة الخارجية الإجمالي المُتوقَّع خلال نفس الفترة الزمنية، وبمعنى آخر تحديد مدى التغير في تطور مسار حجم التجارة الخارجية لمجموع الدول الأسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2005 ـ 2009 مقارنة بالفترة 1999 ـ 2003، أي في فترة ما بعد إنجاز طريق تركيا السريع مقارنة بما قبلها.

تستخدم الدراسة بيانات إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 ـ 2003 من أجل التنبؤ بحجم التجارة المعني المُتوقَّع خلال الفترة 2005 ـ 2009، الأمر الذي يؤدي إلى استنتاج حجم التجارة المعني في حال عدم إنجاز طريق تركيا السريع خلال الفترة 2005 ـ 2009، وتستخدم الدراسة لأجل ذلك ثلاث طرق إحصائية (النموذج الأسي، النموذج التربيعي، والنموذج الخطي)، ويتم المفاضلة في نتائج هذه الطرق الإحصائية من خلال اختيار أقل نتائج النماذج خطأً، وذلك من خلال عامل "متوسط مربع الأخطاء" (MSD).[1]

[1] أسامة ربيع أمين سليمان: **التحليل الإحصائي للبيانات باستخدام برنامج Minitab**، طبعة 2007، (مصر: نشر إلكتروني، 2007)، ص ص: 381، 382.

1 . طريقة النموذج الأسي

تتمثل معادلة النموذج الأسي لتمثيل الاتجاه العام لمسار إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الأسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الزمن كما يلي:

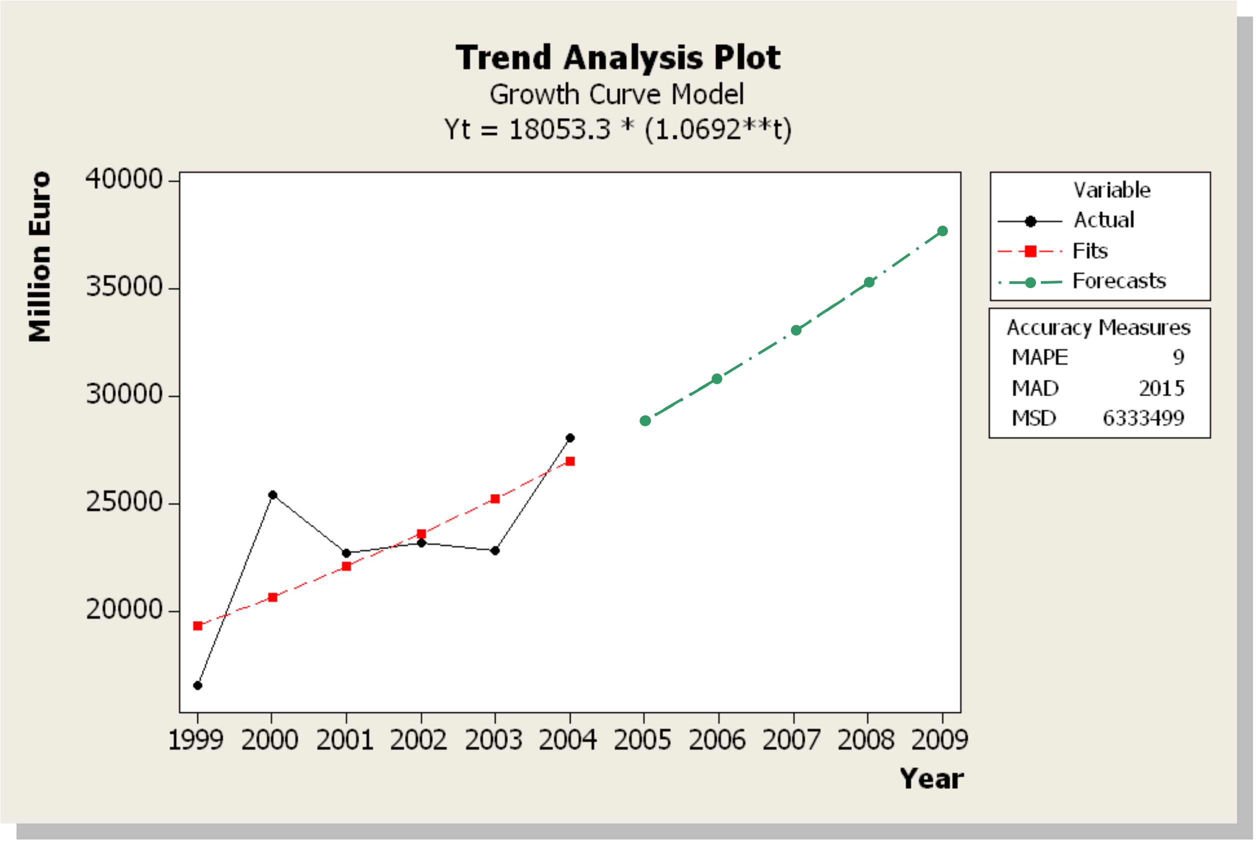
$$Y_t = B_0 . B_1^t$$

حيث: t: عدد المشاهدات (السنوات)، B_i: مَعْلَمَة.

بتمثيل بيانات حجم التجارة الخارجية للدول الأسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 . 2003، وفقا لطريقة النموذج الأسي، نحصل على حجم التجارة المُتوقَّع خلال الفترة 2005 . 2009 كما يبينه الرسم البياني رقم 05 التالي:

رسم بياني رقم 05

نموذج الاتجاه العام المُتوقَّع للفترة الثانية لإجمالي حجم التجارة الخارجية المَعْنِيُّ وفق طريقة النموذج الأسي: 1999 . 2009



المصدر: من إعداد الباحث، من خلال بيانات الجدول رقم 08.

يلاحظ من خلال الرسم البياني رقم 05 تطور حجم إجمالي التجارة الخارجية الفعلي للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 . 2004، المشار إليه بـ Actual، والذي يتطور بالزيادة انطلاقا من 16524 مليون أورو إلى غاية 28051 مليون أورو، ما يسمح بتسجيل اتجاه عام متزايد كما يوضحه الخط المشار إليه بـ Fits في الرسم البياني من خلال طريقة النموذج الأسي لتمثيل الاتجاه العام، أين يسمح ذلك بتسجيل القيم المتنبأ بها خلال الفترة 2005 . 2009 انطلاقا من ذلك، وهو ما يبينه المسار المشار إليه في الرسم البياني بـ Forecasts، والذي يحقق معادلة الاتجاه العام لحجم إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية خلا الفترة 2005 . 2009 كما يلي:

$$Y_t = (18053.3)\times(1.0692)^t$$

ومنه يمكن تبيان قيم إجمالي حجم التجارة الخارجية المعنية المتنبأ بها خلال سنوات الفترة 2005 . 2009 كما يلي:

$$Y_{2005-2009} = \left(28846.6\,,\, 30844.1\,,\, 32979.8\,,\, 35263.5\,,\, 37705.3 \right)$$

يمكن تطبيق درجة دقة التوفيق* لهذه المعادلة من خلال مقياس متوسط مربع الأخطاء "MSD" كما يلي:

$$MSD = \frac{1}{n}\sum_{t=1}^{n}\left|y_t - \hat{y}_t\right|^2$$

حيث: y_t: القيم الأصلية للمشاهدات (Actual)؛ $\hat{y}_t$: القيم المُقدَّرة (Fits)؛ n: عدد المشاهدات.

ومنه: $MSD = 6333499$

2 . طريقة النموذج التربيعي

تتمثل معادلة النموذج التربيعي لتمثيل الاتجاه العام لمسار إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الأسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال فترة زمنية كما يلي:

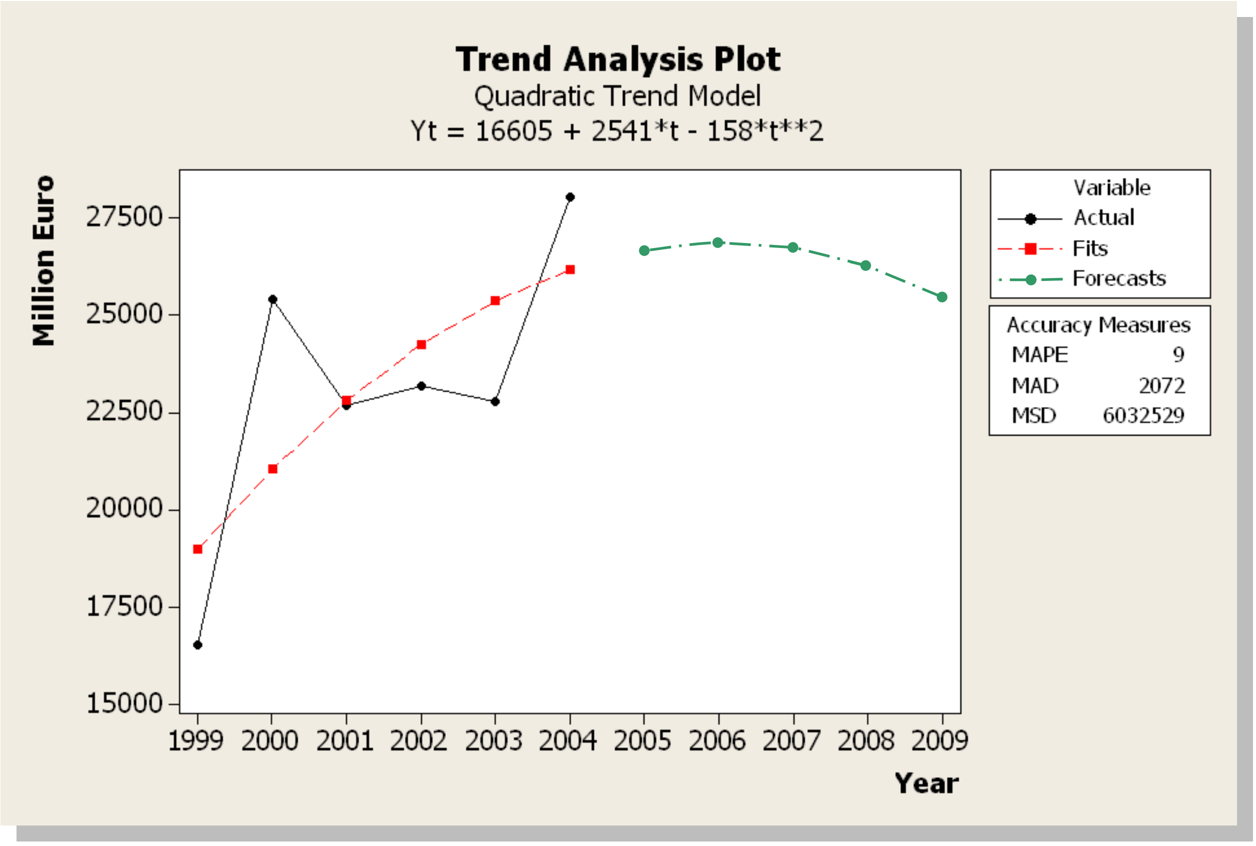
$$Y_t = B_0 + B_1 t + B_2 t^2$$

من خلال هذه المعادلة يتم الحصول على الرسم البياني رقم 06 التالي لتمثيل إجمالي حجم التجارة الخارجية المعني المُتوقَّع خلال الفترة 2005 . 2009 وفقا لطريقة النموذج التربيعي لتمثيل الاتجاه العام كما يلي:

* تعني دقة التوفيق درجة صحة البيانات المُقدَّرة، وتستعمل في قياسها مقاييس عديدة، أهمها مقياس متوسط مربع الأخطاء "MSD".

رسم بياني رقم 06

نموذج الاتجاه العام المُتوقَّع للفترة الثانية لإجمالي حجم التجارة الخارجية المَعْنِيُّ وفق طريقة النموذج التربيعي: 1999 . 2009



المصدر: من إعداد الباحث، من خلال بيانات الجدول رقم 08.

يلاحظ من خلال هذا الرسم البياني تطور إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 . 2003، وهو نفس المسار المبين بالرسم البياني قَبْلَهُ، بينما يتغير مسار الاتجاه العام المُبيَّن في هذا الرسم البياني بالخط المُشَار إليه بـ Fits، وذلك تبعا لاستخدام طريقة النموذج التربيعي في التنبؤ بقيم التجارة الخارجية المعنية خلال الفترة 2005 . 2009.

من خلال ذلك، يتم استنتاج مسار إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2005 . 2009 (المُشَارُ إليه في الرسم البياني رقم 06 بـ Forecasts)، والذي يحقق المعادلة التالية:

$$Y_t = 16605 + (2541)\ t + (158)\ t^2$$

يمكن تبيان قيم إجمالي حجم التجارة الخارجية المعنية المتنبأ بها خلال الفترة الزمنية 2005 ـ 2009 كما يلي:

$$Y_{2005-2009} = \left(26669.7 \text{ , } 26846.2 \text{ , } 26707.4 \text{ , } 26253.2 \text{ , } 25483.7 \right)$$

يمكن تطبيق درجة دقة التوفيق لمعادلة النموذج التربيعي لتمثيل الاتجاه العام من خلال مقياس متوسط مربع الأخطاء "MSD" كما يلي:

$$MSD = \frac{1}{n}\sum_{t=1}^{n}\left|y_t - \hat{y}_t\right|^2 = 6032529$$

3 ـ طريقة النموذج الخطي

تتمثل معادلة النموذج الخطي لتمثيل الاتجاه العام لمسار إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الأسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الزمن كما يلي:[1]

$$Y_t = B_0 + B_1 t$$

باستخدام هذه المعادلة، تقوم الدراسة بالتنبؤ بمسار حجم إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2005 ـ 2009، حيث يبين الرسم البياني رقم 07 المسار سابق الذكر وفق طريقة النموذج الخطي لتمثيل الاتجاه العام.

يلاحظ من خلال الرسم البياني رقم 07 تمثيلُ مسارِ إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الأسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 ـ 2004 (المُشَارُ إليه بـ Actual)، والذي يتطور بالزيادة من خلال مسار الاتجاه العام المبين بالرسم البياني رقم 07 (المسار المُشَارُ إليه بـ Fits)، ومن خلال ذلك تم استنتاج مسار إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2005 ـ 2009 (المُشَارُ إليه في الرسم البياني بـ Forecasts)، والذي يحقق معادلة الاتجاه العام التالية وفق طريقة النموذج الخطي:

$$Y_t = 18077 + (1438)\ t$$

كما يمكن تبيان قيم إجمالي حجم التجارة الخارجية المعنية المُتنبَأُ بها خلال سنوات الفترة 2005 ـ 2009 كما يلي:

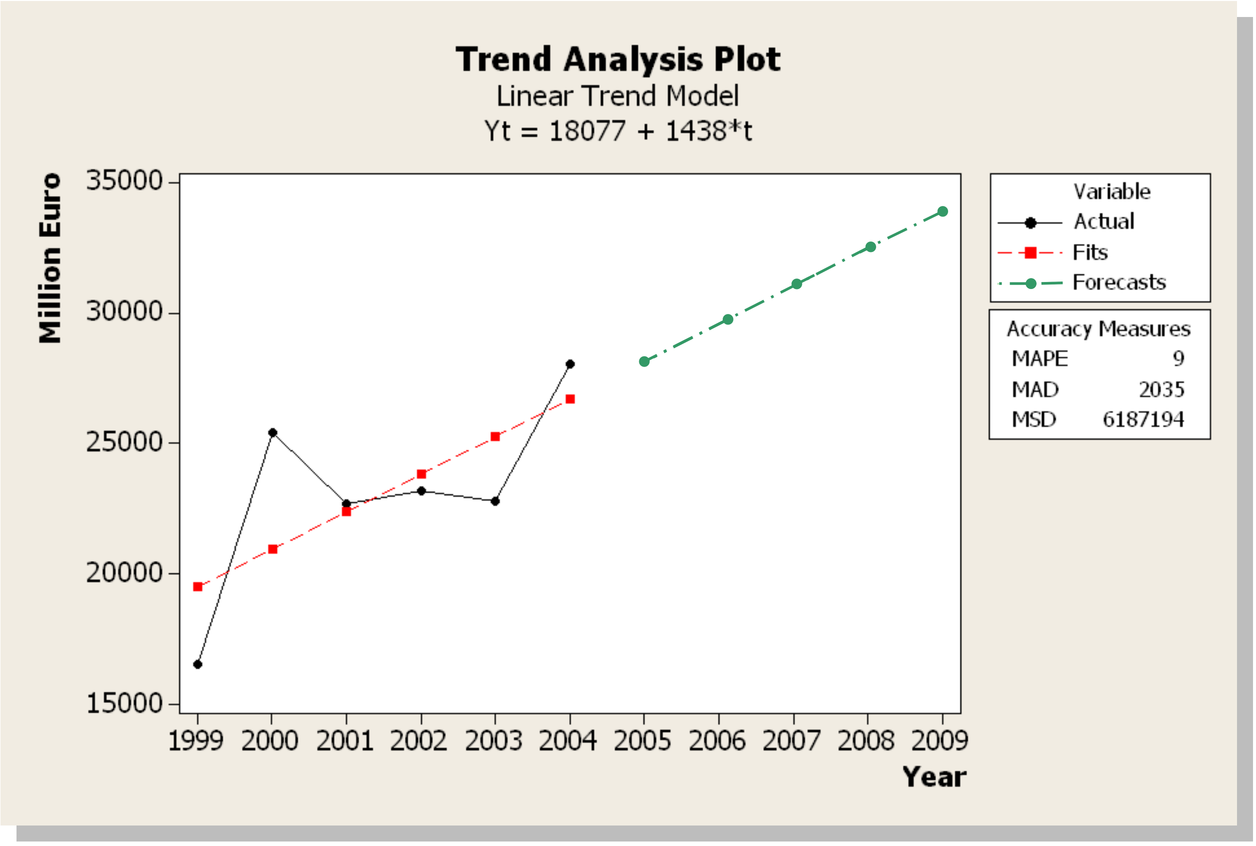
$$Y_{2005-2009} = \left(28141.2 \text{ , } 29579.0 \text{ , } 31016.7 \text{ , } 32454.5 \text{ , } 33892.3 \right)$$

---

[1] أسامة ربيع أمين سليمان، **المرجع السابق**، ص ص: 383، 388.

رسم بياني رقم 07

نموذج الاتجاه العام المُتوقَّع للفترة الثانية لإجمالي حجم التجارة الخارجية المَعْنِيُّ وفق طريقة النموذج الخطي: 1999 . 2009



المصدر: من إعداد الباحث، من خلال بيانات الجدول رقم 08.

يمكن تطبيق درجة دقة التوفيق لمعادلة النموذج الخطي من خلال مقياس متوسط مربع الأخطاء "MSD" كما يلي:

$$MSD = \frac{1}{n}\sum_{t=1}^{n}\left|y_t - \hat{y}_t\right|^2 = 6187194$$

يتم المفاضلة في اختيار أفضل نموذج اتجاه عام لتقدير إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2005 . 2009 من خلال الجدول البياني رقم 11[(1)].

يتضح من خلال الجدول البياني رقم 11 أن أفضل نموذج للتقدير هو النموذج التربيعي، وذلك لأنه يحقق أقل قيمة لمتوسط مربع الأخطاء مقارنة بالنماذج الأخرى، وبالتالي تقوم الدراسة بالاعتماد على التنبؤات التي يقدمها هذا النموذج.

(1) أسامة ربيع أمين سليمان، **المرجع السابق**، ص ص: 394، 395.

جدول بياني رقم 11

مقارنة نماذج الاتجاه العام لإجمالي حجم

التجارة المعني من خلال متوسطات مربع الأخطاء لمعادلاتها

	معادلة الاتجاه العام	متوسط مربع الأخطاء (MSD)
النموذج الخطي	$Y_t = 18077 + (1438)\ t$	6187194
النموذج التربيعي	$Y_t = 16605 + (2541)\ t + (158)\ t^2$	6032529
النموذج الأسي	$Y_t = (18053.3) \times (1.0692)^t$	6333499

المصدر: من إعداد الباحث.

من ناحية أخرى، يتم مقارنة القيم الحقيقية (المُلاحَظة = الفعلية) والقيم المُتنَبَّأُ بها (المُتوقَّعَة) لحجم إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة نفسها (2005 . 2009)، وذلك من أجل تحديد نسبة التغير المسجلة في تطور مسار حجم التجارة الخارجية المعني تبعا لتأثير استخدام طريق تركيا السريع في التبادل التجاري الأورو آسيوي، من خلال مثال التجارة الخارجية للخمس دول الآسيوية سابقة الذكر تجاه المنطقة الأوروبية، وذلك من خلال الجدول البياني رقم 12.

جدول بياني رقم 12: تطور إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية (الفعلي والمُتوقَّع): 2005 . 2009

وحدة القياس: (الحجم، النسبة) = (10^6 أورو، %).

	الحجم المُتنبَّأ به	الحجم الفعلي	نسبة التغير
2005	26669.7	33596	25.97
2006	26846.2	37045	37.99
2007	26707.4	35793	34.02
2008	26253.2	34822	32.64
2009	25483.7	32636	28.07
متوسط الفترة 2005 . 2009	26392.04	34778.4	**% 31.7**

المصدر: من إعداد الباحث.

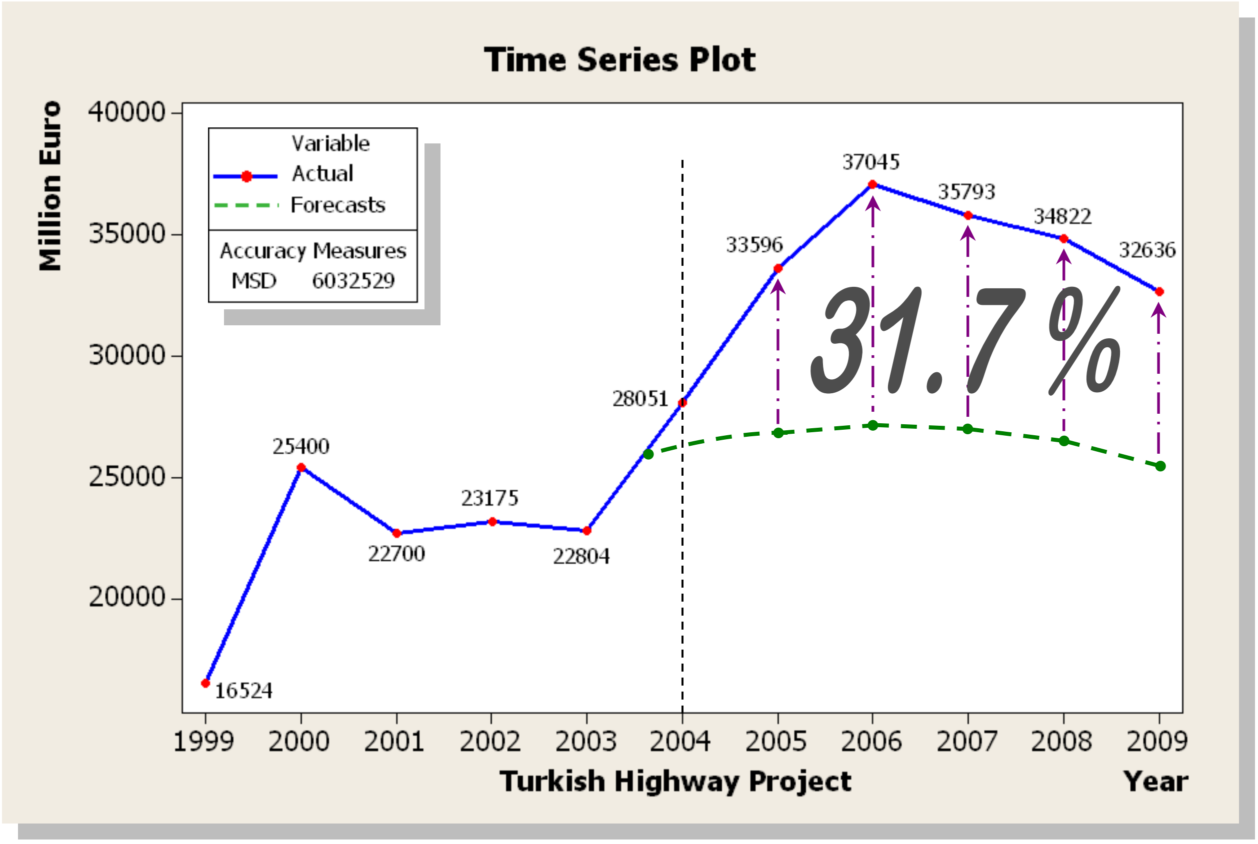
يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 12 تطور إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه المنطقة الأوروبية خلال سنوات الفترة 2005 . 2009، وذلك لكل من القيم الفعلية (المُلاحَظة) والقيم المُتنبأُ بها (المُتوقَّعة)، والتي تحقق زيادة فعلية مقارنة بالمتوقعة، خلال كل سنوات الفترة أخيرة الذكر.

يحقق حجم التجارة المعني بمعنى آخر تطورا بنسب موجبة خلال الفترة 2005 . 2009 مقارنة بالفترة 1999 . 2003، ناتجة عن تأثير استخدام طريق تركيا السريع في عمليات التبادل التجاري الذي يتم من خلال تركيا بالاتجاه من جنوب غرب آسيا نحو جنوب الإتحاد الأوروبي، ويتجسد ذلك في تسجيل متوسط سنوي لنسبة الزيادة تلك خلال الفترة 2005 . 2009 بـ 31.7%، والتي تعني أن احتمال إنجاز واستخدام طريق تركيا السريع يؤدي إلى رفع التبادل التجاري ما بين الدول على جانبي تركيا (خلال فترة خمس سنوات من الإنجاز) بمعدل سنوي يصل إلى 31.7%.

رسم بياني رقم 08

تمثيل الأثر الاقتصادي الناتج تبعا لاستخدام طريق

تركيا السريع (وفق طريقة النموذج التربيعي): 2005 . 2009



المصدر: من إعداد الباحث.

يوضح الرسم البياني رقم 08 الأثر الاقتصادي لطريق تركيا السريع سابق الذكر، حيث يلاحظ من خلال ذلك تطور مسار حجم إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المعنية تجاه

المنطقة الأوروبية خلال الفترة 1999 . 2009، إذ يوضح الخط المشار إليه بـ Forecasts التطور المُفترَض حُدُوثُهُ في حال عدم إنجاز واستعمال طريق تركيا السريع في التبادل التجاري بالمنطقة المحيطة، إلا أنه تم تسجيل نسبة زيادة فعلية في حجم التجارة المعني بـ 31.7% لقاء استعمال الطريق سابق الذكر بذات المنطقة.

المطلب الثاني: تحديد الأثر الاقتصادي المغاربي المُحتمَل لطريق السيار الجزائري (قِيَاسًا لطريق تركيا السريع)

أولا: قياس التبادل التجاري المغاربي المحتمل تبعا لاستخدام طريق السيار الجزائري

من خلال حصر تطور حجم إجمالي التجارة الخارجية للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية خلال الفترة 2005 . 2009 تبعا لتأثير طريق تركيا السريع في التبادل التجاري الأوروآسيوي، والمحدد بمتوسط زيادة سنوية بنسبة 31.7%، ومن خلال تماثل الظروف الجيو . اقتصادية لمنطقة إتحاد المغرب العربي مقارنة بالمنطقة المحيطة بتركيا من خلال التبادل التجاري للدول الآسيوية المجاورة لتركيا تجاه المنطقة الأوروبية، فإنه يمكن تمثيل حجم التبادل التجاري المغاربي خلال الفترة 2000 . 2010، والذي يعتبر تبادلا تجاريا فعليا (حقيقيا) من خلال الجدول البياني رقم 13.

جدول بياني رقم 13

حجم التجارة الخارجية لدول القسم الشرقي

تجاه القسم الغربي بمنطقة إتحاد المغرب العربي: 2000 . 2010

وحدة القياس: 10^6 دولار أمريكي.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
تونس	92	110.7	69.6	105.6	146.5	182.9	191.8	265.5	348.7	294.5	357.4
ليبيا	113.4	106.6	115.3	115.7	76.7	62.4	69.6	96.9	96.5	78.6	141.5
المجموع	**205.4**	**217.3**	**184.9**	**221.3**	**223.2**	**245.3**	**261.4**	**362.4**	**445.2**	**373.1**	**498.9**

المصدر: إعداد الباحث؛

- صندوق النقد العربي: **نشرة الإحصاءات الاقتصادية للدول العربية**، العدد 31، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2011)، ص ص: 87 – 144.
- صندوق النقد العربي: **التقرير الاقتصادي العربي الموحد**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2011)، ص: 375.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أيضا التنبؤ من خلال هذا الأخير بحجم التبادل التجاري المغاربي المفترض تسجيله في الفترة ما بعد إنجاز طريق السيار الجزائري، لو لم يكن قد تم إنجاز هذا

الطريق، وذلك من خلال إضافة نسبة التبادل التجاري بالمنطقة المحيطة بتركيا (والتي تم حسابها سالفا) إلى حجم التبادل التجاري المغاربي المتوقع بعد إنجاز طريق السيار المغاربي، من أجل تقدير الأثر الاقتصادي الذي من الممكن أن يترتب عن استخدام طريق السيار الجزائري في التبادل التجاري بالمنطقة المغاربية قياسا للأثر الاقتصادي لطريق تركيا السريع في منطقته.

يلاحظ من خلال هذا الجدول البياني تطور حجم التبادل التجاري لكل من تونس وليبيا تجاه دول القسم الغربي لإتحاد المغرب العربي (المغرب وموريتانيا)*، وذلك خلال الفترة 2000 . 2010، أين يمكن القول أنها فترة ما قبل الانتهاء من إنجاز واستعمال طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري في التبادل التجاري، حيث يتطور حجم التجارة المعني بالنسبة لتونس بالتذبذب زيادة وانخفاضا خلال الفترة 2000 . 2003، ثم يتزايد باستمرار بداية من 105.6 مليون دولار أمريكي إلى غاية 357.4 مليون دولار أمريكي ما بين حدود الفترة 2003 . 2010.

بالمقابل، يتطور حجم التجارة المُمَاثِلِ بالنسبة لليبيا بالتذبذب خلال كامل فترة الدراسة بالجدول، وذلك من حجم 113.4 مليون دولار أمريكي إلى غاية 141.5 مليون دولار أمريكي ما بين حدود الفترة أخيرة الذكر، وبذروتي انخفاض وارتفاع بحجم 62.4 مليون دولار أمريكي (سنة 2005) وحجم 141.5 مليون دولار أمريكي (سنة 2010) على التوالي، كما يمكن القول أن إجمالي التجارة الخارجية لكل من تونس وليبيا معا يتطور بالزيادة على العموم خلال الفترة 2000 . 2010، ويمكن من خلال بيانات هذا الأخير التنبؤ بالحجم المُتوقَّع للتجارة الخارجية لدول القسم الشرقي تجاه الغربي منه بمنطقة إتحاد المغرب العربي خلال الفترة 2011 . 2016، من خلال طرق نماذج تمثيل الاتجاه العام (الخطي، التربيعي، والأسي) كما يلي:

* تمثل التجارة الخارجية بالجدول مجموع الصادرات والواردات بالنسبة للدولة الواحدة، كما يمكن القول أنه تم تمثيل إجمالي حجم التجارة الخارجية لكل من تونس وليبيا معا دون الاستعانة بالحجم المماثل بالنسبة للمغرب وموريتانيا، وذلك ليكون الشيء نفسه قياسا للتبادل التجاري الآسيوي على جانب تركيا تجاه المنطقة الأوروبية على الجانب الآخر، بالإضافة أيضا لكي لا يكون هناك تكرار في البيانات بالجدول تبعا لكون تساوي إجمالي حجم التجارة المعني لتونس وليبيا معا مقارنة بمثيل ذلك لكل من المغرب وموريتانيا معا، في ظل اعتبار صادرات دولة ما شرق الإتحاد هي نفسها واردات دولة أخرى غربه، والعكس صحيح.

جدول بياني رقم 14

نماذج الاتجاه العام لإجمالي حجم التجارة

بالمنطقة المغاربية ومتوسطات مربع الأخطاء لمعادلاتها

	معادلة الاتجاه العام	متوسط مربع الأخطاء MSD
النموذج الخطي	$Y_t = 120.3 + (29)\ t$	2047.37
النموذج التربيعي	$Y_t = 216.1 + (15.2)\ t + (3.68)\ t^2$	989.215
النموذج الأسي	$Y_t = (158.16) \times (1.099)^t$	1512.87

المصدر: من إعداد الباحث.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 14 تمثيلٌ لمعادلات الاتجاه العام للتبادل التجاري المغاربي سابق الشرح وفق نماذجه (الخطي، التربيعي، والأسي)، وما يقابلها من قيم متوسطات مربع أخطائها، حيث تختار الدراسة قيم التنبؤ للتجارة المعنية وفق النموذج التربيعي للاتجاه العام الذي يوافق أقل قيم متوسط مربع الأخطاء المسجل بالجدول (MSD = 989.215)، ومنه تستعرض الدراسة قيم إجمالي حجم التجارة لكل من تونس وليبيا معا تجاه القسم الغربي لمنطقة الإتحاد (المغرب وموريتانيا) خلال الفترة 2011 ـ 2016 من خلال الجدول رقم 15، بالإضافة إلى حجم التجارة المُمَاثِلُ المُحتمَل، والذي يقصد به الحجم المتنبأ به وفق النموذج التربيعي سابق الذكر مضافا إليه نسبة 31.7% الناتجة عن تأثير استعمال طريق السيار الجزائري بالمنطقة المغاربية تبعا للتأثير المماثل سابقا لطريق تركيا السريع بالمنطقة حوله.

جدول بياني رقم 15

الحجم المُتوقَّع والمُحتمَل لإجمالي التجارة الخارجية

لقسم المنطقة المغاربية تجاه القسم الآخر: 2011 . 2016

وحدة القياس: 10^6 أدولار أمريكي.

	الحجم المُتنبَّأُ به (المُتوقَّع)	حجم تأثير طريق السيار (بنسبة 31.7%)	الحجم المُحتمَل
2011	564.27	178.87	**743.14**
2012	641.17	203.25	**844.42**
2013	725.44	229.96	**955.40**
2014	817.07	259.01	**1076.08**
2015	916.07	290.39	**1206.46**
2016	1022.44	324.11	**1346.55**
متوسط الفترة: 2011 - 2016	**781.07**	**247.60**	**1028.67**

المصدر: من إعداد الباحث.

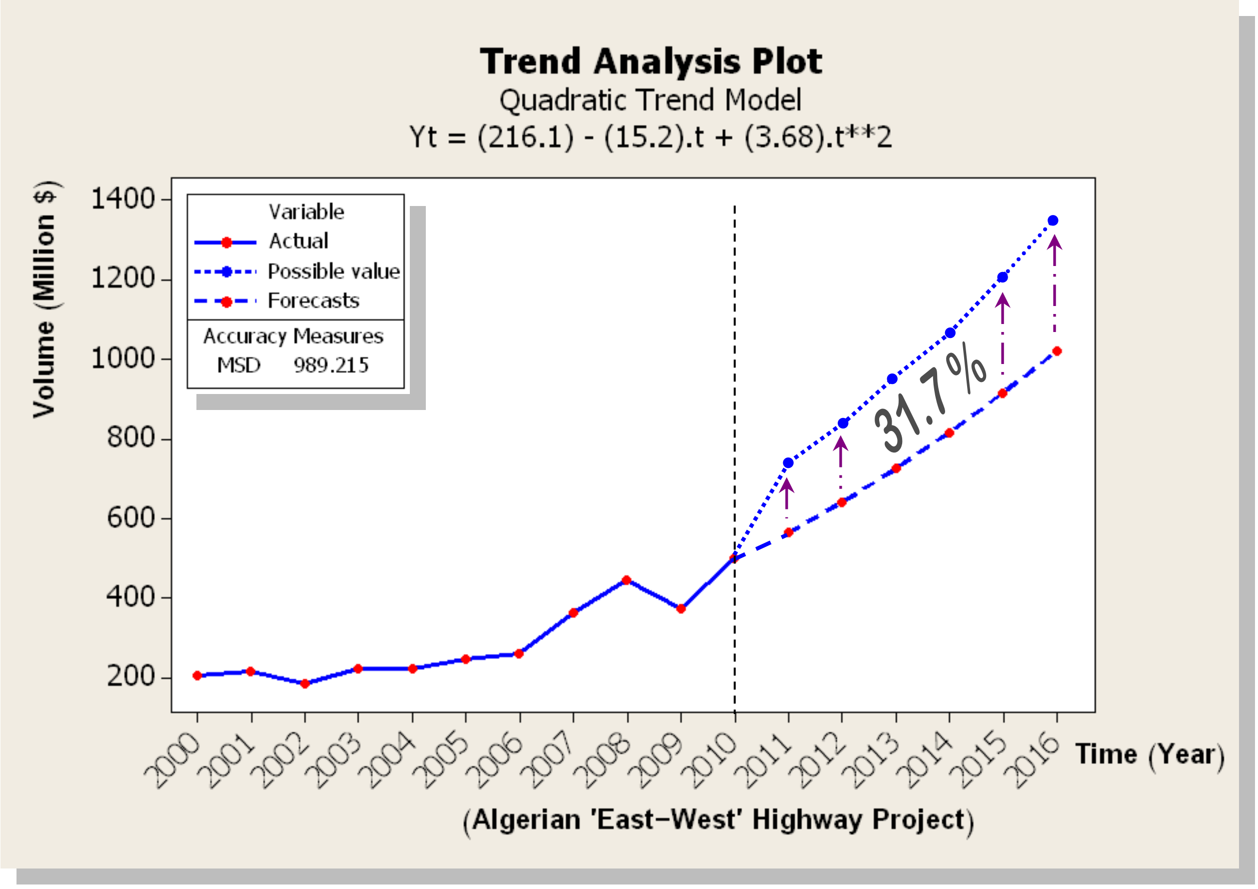
تمثل بيانات الجدول البياني رقم 15 تطور كل من الحجم المتوقع والحجم المحتمل لإجمالي التجارة الخارجية لدول القسم الشرقي مجتمعة تجاه مجموع دول القسم الغربي (والعكس صحيح) بمنطقة إتحاد المغرب العربي خلال الفترة 2011 . 2016، بالاستعانة بنسبة تأثير استعمال طريق السيار الجزائري بمنطقة الدراسة قياسا للتأثير المماثل لطريق تركيا السريع بالمنطقة من حوله (بنسبة 31.7%)، حيث تتراوح قيم حجم التجارة المعني المتنبأ بها من حجم 564.27 مليون دولار أمريكي سنة 2011 إلى غاية 1022.44 مليون دولار أمريكي سنة 2016.

يسجل بالمُقَابِلِ حجمُ التجارة الخارجية المعني المُحتمَلُ تحقيقُه فعليا خلال الفترة 2011 . 2016 (تبعا للتأثير الحقيقي لطريق السيار الجزائري على دول منطقة إتحاد المغرب العربي) حجم 743.14 مليون دولار أمريكي سنة 2011 وارتفاع هذا الحجم إلى غاية 1346.55 مليون دولار أمريكي سنة 2016، والرسم البياني رقم 09 يوضح تطور إجمالي الحجم المُحتمَل للتجارة الخارجية لدول قسم معين تجاه القسم الآخر بمنطقة إتحاد المغرب العربي خلال الفترة 2011 . 2016 تبعا لتوقع زيادة التجارة المعنية لقاء التأثير الاقتصادي لطريق السيار الجزائري بنسبة 31.7%.

رسم بياني رقم 09

حجم التبادل التجاري المغاربي المُحتمَل لقاء

أثر استخدام طريق السيار الجزائري: 2011 . 2016



المصدر: من إعداد الباحث.

يلاحظ من خلال الرسم البياني رقم 09 تطور مسار حجم التبادل التجاري المُحتمَل لأحد القسمين الشرقي أو الغربي بمنطقة إتحاد المغرب العربي تجاه القسم الآخر المُنَاظِرِ له خلال الفترة الزمنية 2011 . 2016، لقاء استعمال طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري مقارنة بحجم التجارة المماثل في حال عدم وجود أو عدم الانتهاء من إنجاز واستعمال طريق السيار المعني، ويمكن القول أنه يمكن تحقيق نسبة زيادة في التبادل التجاري المغاربي بنسبة 31.7% في حال توافر ظروف طبيعية بعيدة عن المشكلات السياسية المحلية التي شهدتها تونس وليبيا مؤخرا، وفي حال فتح المعابر الحدودية البرية ما بين الجزائر والمغرب، وفي حال انتهاج سياسة أولوية التبادل التجاري البيني مغاربيا.

تقوم الدراسة من خلال الجدول البياني رقم 16 بتوضيح حجم التجارة الخارجية لكل دولة بقسم معين بمنطقة إتحاد المغرب العربي (القسم الشرقي أو الغربي) تجاه مجموع دول القسم الآخر بذات المنطقة، وذلك لكل من حجم التجارة الخارجية المتوقع (حجم التجارة في حال عدم استعمال طريق

السيار الجزائري) وحجم التجارة الخارجية المحتمل تسجيله (حجم التجارة في حال استخدام طريق السيار الجزائري)، وذلك خلال الفترة الزمنية 2011 . 2016.

جدول بياني رقم 16

حجم التجارة الخارجية لكل دولة بقسم معين تجاه مجموع

دول القسم الآخر بمنطقة إتحاد المغرب العربي: 2011 . 2016

وحدة القياس: 10^6 دولار أمريكي.

السنوات	تونس		ليبيا		المغرب		موريتانيا	
	المتوقع	المحتمل	المتوقع	المحتمل	المتوقع	المحتمل	المتوقع	المحتمل
2011	425.02	559.74	139.26	183.40	531.77	715.17	32.50	42.81
2012	479.75	631.83	161.43	212.60	603.49	816.08	37.69	49.63
2013	538.34	708.99	187.11	246.42	682.18	928.60	43.26	56.97
2014	600.78	791.22	216.30	284.86	767.85	1052.72	49.22	64.82
2015	667.07	878.54	249.00	327.93	860.50	1188.43	55.57	73.19
2016	737.22	970.92	285.21	375.63	960.13	1335.75	62.31	82.07
2011 . 2016	574.70	756.87	206.38	271.81	734.32	1006.13	46.76	61.58

المصدر: من إعداد الباحث.

يلاحظ من خلال الجدول البياني رقم 16 تطور حجم التجارة الخارجية لكل دولة مغاربية (عدى الجزائر محل طريق السيار "شرق . غرب" الجزائري) تجاه دول القسم الآخر بذات المنطقة، وذلك لكل من حجم التجارة الخارجية المتوقع الذي تعني الدراسة به حجم التجارة المعني الذي يمكن تسجيله في الفترة 2011 . 2016 من غير استعمال طريق السيار الجزائري في التبادل التجاري المغاربي، والذي يرتفع عنه حجم التجارة المحتمل بنسبة 31.7% (حجم التجارة الممكن تسجيله نتيجة استعمال طريق السيار الجزائري في التبادل التجاري المغاربي بفترة الدراسة بالجدول).

ثانيا: حصر صافي المنفعة الحقيقية لطريق السيار الجزائري، وتطور أثره الاقتصادي عموما

1 . تحديد صافي المنفعة الحقيقية لطريق السيار الجزائري

ليس من السهل قياس التنمية الاقتصادية بمنطقة إتحاد المغرب العربي، ومع ذلك فإن النتائج التقريبية التي يمكن التوصل إليها هي من بين الاعتبارات المهمة لدراسة الآثار الاقتصادية (على المستويات المحلية) لاستخدام طريق السيار الجزائري خصوصا أو الطريق المغاربي السريع عموما، حيث يمكن القول أن عددا قليلا من الدراسات حاولت المقارنة ما بين الآثار الفعلية لاستثمارات الطرق السريعة وبين تكاليف إنجازها الفعلية، من أجل الحصول على صافي المنفعة الحقيقية للاستثمار المعني.

يتم إلزاما تطبيق هذه الدراسة على استثمارات طرق سريعة تم إنجازها فعليا بمدة زمنية معينة، لأن قياس تكلفتها الفعلية يستوجب حصر كل ما أُنْفِقَ على تلك المشاريع سواء لإنجازها أو لترميمِها وذلك لآخر سنة قبل الانتهاء من صلاحيتها، والشيء نفسه يتم بالنسبة للآثار المترتبة عن استخدامها، حيث أنه يتوجب قياس كل آثارها المختلفة وطيلة عمرها الاقتصادي الحقيقي، كي يتسنى قياس صافي المنفعة الحقيقية الناتجة عن استثمارات الطرق السريعة تلك، وهو الأمر الذي لا يمكن تطبيقه على الطريق المغاربي السريع أو على جزء منه ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي، لاسيما الآثار الاقتصادية التي يمكن أن يتكرر قياسها دون قصد أو علم، أو تلك الآثار غير الاقتصادية التي تحظى بأهمية قليلة ضمن دراسات الأثر المعني، والتي لها دور معين في التأثير على مسار تطور الآثار الاقتصادية المختلفة لإنشاء الطريق السريع المعني، ومثال ذلك بعض التأثيرات البيئية (تأثيرات غير مباشرة) والعوامل الأخرى المتعلقة بنوعية الحياة، التي تؤثر على مسار التنمية الاقتصادية بالمنطقة المحيطة على المدى البعيد.(1)

2 . مراحل تطور الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري

هناك عدة مراحل لتطور الآثار الاقتصادية المختلفة لطريق السيار الجزائري، والتي يمكن إسقاطها على الطريق المغاربي السريع ضمن التأثير الكلي له بمنطقة إتحاد المغرب العربي، إلا أن اختلاف دول الإتحاد في العديد من الظروف والمزايا، كالاختلاف في حجم السكان، العمالة المحلية، ونوعية العملة الوطنية وأسعار صرفها في أسواق النقد الدولية، وحجم الدخول الفردية للأفراد والإجمالية للدول الأعضاء بالإتحاد، كل ذلك وأكثر يساهم في عدم القدرة على تحديد نسبة ارتفاع قيم الدخول الفردية للأفراد (على سبيل المثال) بمنطقة إتحاد المغرب العربي تبعا لتأثير استخدام الطريق

(1) Glen Weisbrod, & Arlee Reno: **Economic Impact of Public Transportation Investment**, A Paper prepared for ***Transit Cooperative Research Program*** (***TCRP J-11***), (Boston – The U.S.: American Public Transportation Association, October 2009), P: 67.

المغاربي السريع بذات المنطقة، والأجدر أن يكون قِيَاسٌ كهذا مُقسَّمٌ إلى تأثيرات مَوضِعِيَّةٍ لكل دولة عضو على حدى تبعا لجزء الطريق المغاربي السريع المُنجَز بمنطقتها، ويمكن توضيح مراحل تطور الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري كجزء من الطريق المغاربي السريع أو لجزء آخر مماثل لطريق السيار الجزائري في المنطقة المغاربية كما يلي:(1)

أ . المرحلة الأولى: الطلب على العقارات

يتم ذلك خلال الأمد القصير، ويتحدد بسنة قبل وسنة بعد البدء الفعلي لإنجاز طريق السيار الجزائري، حيث يتم نقل ملكية العقارات بيعا وشراء من قبل الأفراد والشركات، وبأسعار أعلى مما كانت عليه، وذلك لتوقع زيادة الطلب على عقارات المنطقة المحيطة بطريق السيار المعني.

ب . المرحلة الثانية: البناء

يتم ذلك خلال الأمد المتوسط، وتحديدا في السنوات الخمسة الأولى بعد الانتهاء من إنجاز طريق السيار الجزائري، وذلك من خلال بناءِ شركاتِ الاستثماراتِ ما يَلزَمُها من عقارات ومخازن وورش وشركات ومؤسسات ذات العلاقة بأعمالها التجارية المختلفة، أو تقوم تلك الشركات بتوسيع ما تملك ضمن منطقة استثمار طريق السيار الجزائري، من أجل وُصُولٍ أفضل إلى الأسواق ولتلبية الطلب المتصاعد للمنتجات والخدمات التجارية بذات المنطقة.

ج . المرحلة الثالثة: نمو حجم الأعمال التجارية

يتم ذلك في الأمد الطويل، خلال فترة تمتد من الخمس سنوات الأولى إلى عشر سنوات أو أكثر بعد الانتهاء من إنجاز مشروع طريق السيار الجزائري، أين تبدأ الأعمال التجارية في النمو بالمنطقة المَعْنِيَّةِ، وتدعمها المرافق والمباني التي يكون قد تم تشييدها حديثا خلال المرحلة الثانية من مراحل تطور الأثر الاقتصادي للمشروع، وهكذا يتم توليد وظائف جديدة أيضا بالمنطقة.

د . المرحلة الرابعة: التغير الإقليمي

قد ترتفع مستويات الدخل الشخصية بسبب الزيادة في الوظائف المتاحة، وقد تنموا أنشطة تجارية إضافية مع نمو الأعمال التجارية المذكورة بالمرحلة الثالثة لتطور الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق السيار الجزائري، أين يزيد حجم السكان بالمنطقة، فترتفع العائدات الضريبية المحلية، بالإضافة إلى تطور الفعالية التجارية في ظل القدرة على الانتقال السَّلِسِ نحو الأسواق المحلية والدولية جراء استعمال خطوط الطريق المغاربي السريع الأخرى ضمن المنطقة المغاربية ككل.

(1) Economic Development Research Group, & Cambridge Systematics: **Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 2: Guidelines for Data Collection and Analysis**, ***Op cit.***, PP: '2-5' – '2-9'.

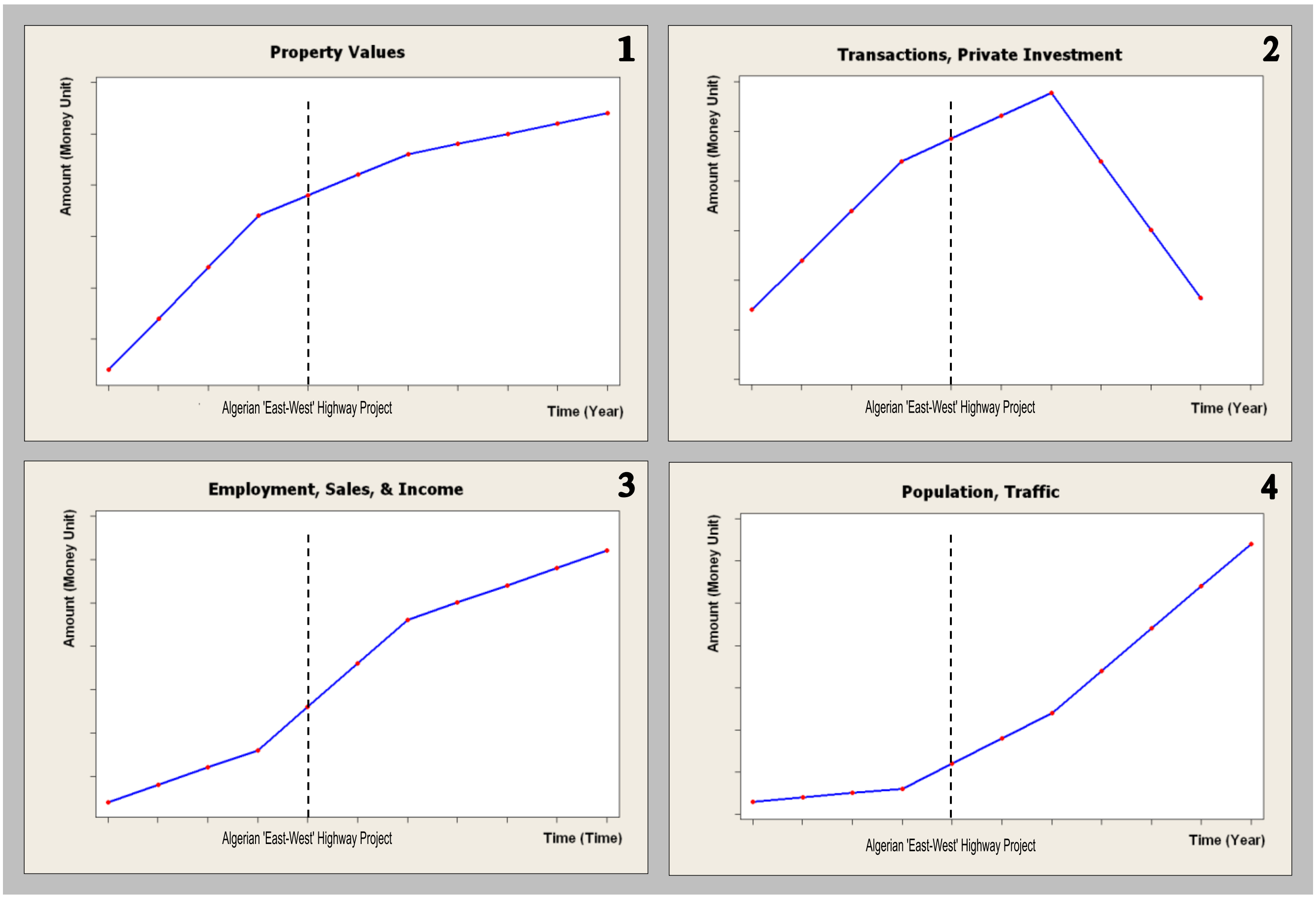
أخذت المرحلة الثالثة في العديد من دراسات الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع أكثر من عشر سنوات قبل تحقيق فرص عمل جديدة ودُخُولِ أفرادٍ مرتفعة، وفي حالات أخرى تم الحصول على وظائف جديدة بسرعة كبيرة، ويرجع ذلك التباين في حجم التغير بِذَاتِ المتغيرات الاقتصادية التي تقيس الأثر الاقتصادي المعني إلى التَّأَثُّر المتباين بعوامل قابلية المنطقة المعنية للنمو والتطور، ودرجة ترابطها الاقتصادي والاجتماعي، لاسيما الموقع الاستراتيجي لمشروع الطريق السريع المُنْجَزِ، سواء بالنسبة للطريق المغاربي السريع أو أحد أجزائه، هذا بالإضافة إلى مقدار امتداد الطريق المعني ضمن منطقة الدراسة وعوامل أخرى مُؤَثِّرَة، والرسم البياني رقم 10 يبين توضيحا لمتغيرات اقتصادية ذات علاقة بقياس الأثر الاقتصادي لإنشاء طريق سريع،[1] يمكن تعميمها على مناطق مختلفة، ومن بينها منطقة إتحاد المغرب العربي محل الدراسة دولة دولة.

[1] Economic Development Research Group, **et al.**: A Paper titled: **Highway Economic Impact Case Study Database and Analysis Findings**, (The U.S.: The EDRG, October 2011), P: 5.

رسم بياني رقم 10

<u>التطور الافتراضي لمتغيرات اقتصادية مختلفة تبعا</u>

<u>لإنشاء أي جزء من الطريق المغاربي السريع ضمن منطقته</u>



Source: Economic Development Research Group, & Cambridge Systematics: **<u>Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 2: Guidelines for Data Collection and Analysis</u>**, A Paper of ***Final Report***, (Massachusetts – The U.S.: Federal Highway Administration, April 2001), P: '2-8'.

تبين مجموعة الرسوم البيانية رقم 10 تمثيلا لتطور قيم متغيرات اقتصادية مختلفة تبعا لاستخدام أحد أجزاء الطريق المغاربي السريع ضمن منطقته، والتي يمكن إسقاط تطور مسارها (مسار الطريق المغاربي السريع) على مختلف الدول الأعضاء بإتحاد المغرب العربي، حيث يلاحظ من خلال الرسم البياني (1) زيادة حجم قيم الملكية (Property Values) تبعا لإنشاء الطريق السريع المعني، ويبقى ذلك الحجم في تزايد مستمر بعد إنجاز هذا الأخير، بينما يلاحظ من خلال الرسم البياني (2) تزايد حجم الصفقات (Transactions) أو حجم الاستثمار الخاص (Private Investment) قبل إنجاز مشروع الطريق السريع المعني وذلك بصورة طبيعية، إلا أن تطور ذلك بعد الانتهاء من مشروع الطريق يؤدي إلى استمرار تطور حجم المتغيرات الاقتصادية الأخيرة (تأثير عامل اختصار زمن الانتقال) لفترة من الزمن بحدود سنوات تطول أو تقصر حسب تأثير عوامل

مختلفة، ثم تنخفض بصورة متسارعة لأسباب منها (بالنسبة لمتغير الاستثمار الخاص على سبيل المثال) انخفاض الأرباح تبعا لزيادة عدد المستثمرين في المجالات نفسها، أو جراء نشوء فرص تحصيل أرباح بمناطق مغايرة، أو غير ذلك.

كما يلاحظ من خلال الرسم البياني (3) تزايد حجم العمالة (Employment)، المبيعات (Sales)، وحجم الدخل (Income)، بالفترة المحصورة بسنة قبل وسنة بعد إنجاز الطريق السريع المعني، أين ترتفع المتغيرات الاقتصادية المذكورة في هذه الفترة بحجم أكبر من سابقه، كما ترتفع بحجم أقل في السنوات بعد تلك الفترة، وهو الشيء نفسه بالنسبة لحجم السكان ونشاط حركة المرور من خلال الرسم البياني (4)، فيما عدى أن المتغيرات الاقتصادية الأخيرة ترتفع بمعدلات أكبر مقارنة بالتطور الحاصل في الفترة المحيطة بالانتهاء من إنجاز الطريق السريع المعني.

خلاصة الفصل الرابع

يتعذر فهم الصلة ما بين تحسين استثمارات الطرق السريعة بمنطقة معينة وبين التنمية الاقتصادية التي تحدث جراء ذلك، ويصعب فصل الآثار المختلفة التي تحدث في آن واحد جراء تأثير عوامل أخرى في نفس فترة الدراسة، كما أن الأثر الاقتصادي لإنشاء الطرق السريعة بمنطقة معينة يختلف في زمن ودرجة حدوثه من منطقة لأخرى تبعا لظروف مختلفة ولدرجة قابلية المنطقة المعنية للتأثيرات الاقتصادية المُحتمَلة، وعلى أية حال يمكن لفكرة إنشاء طرق سريعة أن تحفز تطور النمو الاقتصادي بالمنطقة المحيطة بها، إلا أن تحديد معدل ذلك التطور لا يعد أمرا يسيرا، خصوصا في حال التنبؤ المستقبلي لذلك، وهو الحال نفسه بالنسبة لطريق السيار "شرق . غرب" الجزائري.

يعتبر طريق السيار الجزائري أحد أجزاء الطريق المغاربي السريع، الذي اتفق على إنجازه ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي من أجل دعم التبادل التجاري مغاربيا، حيث شارفت الأجزاء المخصصة منه في تونس والمغرب على اكتمال إنجازها، بينما تعثر ذلك في كل من ليبيا وموريتانيا لظروف التسيير أو نقص التمويل المالي.

تتماثل ظروف طريق السيار الجزائري ضمن منطقة إتحاد المغرب العربي مع ظروف طريق تركيا السريع ضمن المنطقة المحيطة به (دول آسيوية وأخرى أوروبية على جانبي تركيا)، حيث يمكن القول أن الأثر الاقتصادي لطريق السيار الجزائري يمكن أن يبرز من خلاله الزيادة في التبادل التجاري بين دول إتحاد المغرب العربي بمعدل يقدر بـ 31.7%، وهذا يعني أن طريق السيار الجزائري أمر لابد منه وفي غاية الأهمية لنمو التجارة البينية المغاربية بوجود عوامل مساعدة أخرى.

خاتمة عامة

يعتبر النقل . بالإضافة لكونه وظيفة لنقل السلع والمنتجات . عاملا هاما في تنمية القطاعات المختلفة، لكن العديد من النظريات الاقتصادية تجاهلت ظروف الدول النامية واختلاف حجم المتغيرات الاقتصادية بها، رغم أنه من الجلي قياس أهمية النقل في التنمية بالاقتصادات الناشئة، من خلال نظريات التنمية المتوازنة وغير المتوازنة، وفي ظل مفهوم النمو القطبي.

تبرز أهم تجارب النقل والتنمية من خلال المنطقتين الآسيوية والأوروبية خصوصا، حيث تتفرع شبكات النقل البري بهذه الأخيرة وفق دراسات محكمة، تعتمد في ذلك على مواقع الكتل السكانية، البعد أم القرب عن المراكز الحدودية الدولية، وحجم التجارة المحلية والإقليمية، هذا وقد ساعد موقع ألمانيا بين دول المنطقة الأوروبية على إنشاء شبكات نقل بري أوروبية وفق سيناريوهات التنبؤ بالآثار الاقتصادية والاجتماعية لاستثمارات البنية التحتية للنقل البري الأوروبي، من أجل توفير بدائل أفضل لمسارات تلك الشبكات، ما يمثل أولوية الأهمية الإقليمية أمام المحلية للنقل البري الأوروبي، لا سيما الاعتماد على درجات عليا من التكامل الاقتصادي الأوروبي أمام المصالح المحلية أوروبيا.

عموما، تتجلى أهمية النقل في الاقتصادات المتطورة من خلال القدرة على إحداث التنمية الاقتصادية، وزيادة متوسط الناتج المحلي الإجمالي، ومعدل التدفق السلعي على خطوط شبكات النقل ما بين الدول الطرفية والوسطى في أقاليم بعينها، بالإضافة لدور تصحيح الاختلالات الهيكلية، وتوزيع عناصر الإنتاج بكفاءة، والاندماج في كافة العمليات الإنتاجية، وتوفير السلع والمنتجات بمزايا تنافسية في سرعة نقلها وبخفض تكاليفها.

تختلف اقتصادات الدول المغاربية عن الاقتصادات المتطورة، بينما يفضي تباين اقتصادياتها نظريا إلى زيادة التبادل التجاري البيني لقاء توافر المزايا النسبية في التجارة، لكن ذلك لا يحدث بسبب حلقة التبادل التجاري الثنائي الذي لا تتعدى حركته غالبا إلى استعمال شبكات النقل البري لدولة مغاربية أخرى على الأقل فتتجسد أهمية تطوير النقل البري محليا على حساب الإقليمي، وذلك بالإضافة إلى العراقيل التنظيمية والتنفيذية القائمة، من ارتفاع تكاليف النقل البري وزيادة معدلات الضرائب الجمركية مغاربيا، وفي ظل عدم القدرة على الانتقال إلى مرحلة ما بعد الاكتفاء الذاتي.

قد يساعد إنشاء شبكة نقل بري متطورة بالبلاد المغاربية ككل في زيادة معدلات التجارة البينية بالمنطقة، والتدرج في مراحل التكامل الاقتصادي مغاربيا، إلا أن الواقع يشهد العديد من عراقيل التنفيذ في اتفاقيات النقل البري المبرمة، فيما يخص تحرير النقل البري، معاملة الناقلين المغاربيين بالبلاد المغاربية، والمواصفات المشتركة للمركبات وغير ذلك، هذا بالإضافة إلى مشكلة غلبة خدمات النقل البري بشمال المنطقة المغاربية على حساب جنوبها.

تأمل تونس في أن تكون مركز تجارة إقليمي من خلال توسيع شبكة طرقها المحلية، بينما تحوز المغرب على أكبر شبكة سكك حديدية بالمنطقة المغاربية، كما تصبو ليبيا لأن تكون همزة وصل بين الدول المتجاورة على أطرافها، مغاربية كانت أم غير ذلك، بينما تفتقر موريتانيا إلى شبكة نقل جيدة خصوصا شرق البلاد، ما يبين عدم امتداد خطوط شبكات النقل البري المحلية بالمنطقة المغاربية إلى الحدود الدولية، لاسيما امتدادها المتواضع جنوب المنطقة.

بفضل المزايا العديدة وبعض الظروف المواتية لقيام درجة أكبر من التبادل التجاري بالمنطقة عمدت دول إتحاد المغرب العربي إلى تحفيز النمو الاقتصادي من خلال إنشاء الطريق المغاربي السريع، الذي يمتد من طرابلس في ليبيا، مرورا بتونس والجزائر والمغرب، إلى نواكشوط في موريتانيا، حيث يُعَدُّ طريق السيار "شرق . غرب" في الجزائر أهم أجزاء الطريق المعني، إلا أنه يتعذر تَوَقُّعُ معدل نمو التبادل التجاري تبعا لاستخدام طريق السيار الجزائري، لتداخل الآثار الاقتصادية الناتجة في نفس الوقت جراء عوامل مختلفة، وتبعا لدرجة حاجة المنطقة المغاربية لذلك الطريق السريع، وأخرى، لكن يمكن القول أن ظروف طريق السيار الجزائري (المُهَيَّأُ للاستعمال) ضمن المنطقة المغاربية المحيطة به تتماثل بشكل كبير مع طريق تركيا السريع (المُنْشَأُ سالفا) ضمن المنطقة المحيطة به من دول آسيوية وأخرى أوروبية، أين يمكن في الفترة القادمة وبعد استعمال طريق السيار الجزائري تسجيل زيادة في معدل التبادل التجاري بين الدول المغاربية بنسبة 31.7%، وذلك في حال وجود عوامل مساعدة على ذلك، كتبني أولوية التبادل التجاري البيني مغاربيا، وفتح المعابر البرية الجزائرية . المغربية، وتسوية الأوضاع السياسية المتدهورة في تونس وليبيا، ودعم الإنجاز ماليا لأجزاء الطريق المغاربي السريع من خلال الاتفاق على إنشاء بنك تمويل مشترك بالمنطقة، إنشاء خطوط نقل بري أخرى داعمة بمنطقة الهضاب العليا في الجزائر.

في الأخير، يمكن القول أنه يمكن كسر مسافة الانتقال الكبيرة ما بين الأجزاء الطرفية لمنطقة إتحاد المغرب العربي من خلال استعمال الطريق المغاربي السريع بالمنطقة، وخطوط نقل بري مماثلة بمنطقة الهضاب العليا في الجزائر، على أن يكون إدخال التكنولوجيا المتطورة في مراحل إنجاز خطوط النقل البري تلك من دون الاستغناء عن تماثل أولوية اعتماد سياسات واستراتيجيات مغاربية الإقرار والتنفيذ، تهدف لتحقيق التطور المحلي والإقليمي في نفس الوقت بمنطقة إتحاد المغرب العربي، وفي سياق الدراسة، يمكن تقديم أهم نتائج الدراسة ومقترحاتها كالتالي:

أولا: نتائج الدراسة

1. استقامة الدول العربية في شريط واحد، وكبر مساحة مركزها، يعيقان حركة المبادلات التجارية بين الدول الطرفية المتناظرة في المنطقة؛

2. ينتج عدم وجود أهمية بالغة لتطوير شبكات النقل البري على المستوى الإقليمي المغاربي، من كون المبادلات التجارية بين دولتين مغاربيتين تتم على مستوى ثنائي، ولا يتعدى ذلك غالبا إلى دولة مغاربية ثالثة أو أكثر، فتبقى أهمية تطوير شبكات النقل البري في إطار محلي أكثر منه إقليمي مغاربي؛

3. وجود حركة تبادل تجاري كبيرة بين تونس وشمال ليبيا وشرق الجزائر، مقارنة ببقية أجزاء منطقة إتحاد المغرب العربي الأخرى؛

4. تتلخص العلاقة ما بين النمو الاقتصادي المغاربي وتطور قطاع النقل البري المغاربي في التأثير المتبادل، حيث تحتاج شبكات النقل البري إلى حد أدنى من حركة المبادلات التجارية، تساهم في تطوير تلك الشبكات، لتساهم هذه الأخيرة بعد ذلك في التأثير بشكل أكبر في تطوير حركة المبادلات التجارية المغاربية؛

5. يعكس نظريا استعمال طريق السيار الجزائري في التبادل التجاري على مستوى منطقة إتحاد المغرب العربي، رفع حجم التبادل بمتوسط زيادة سنوية تعادل نسبة 31.7%، وذلك ما يبين أهمية طريق السيار الجزائري كأحد عوامل نمو حركة التبادل التجاري مغاربيا.

ثانيا: مقترحات الدراسة

1. تنمية المناطق النائية في الدول المغاربية، من خلال توفير شبكات وخدمات نقل بري؛

2. تحقيق الترابط الاقتصادي من خلال تحقيق درجات أكبر من التكامل الاقتصادي مغاربيا، أكثر منه التوجه نحو محاولة تحقيق حجم أكبر من التبادل التجاري البيني؛

3. تحفيز النقل البري المغاربي للسلع والمنتجات من خلال خفض الرسوم وتسهيل الإجراءات الجمركية في المعابر الحدودية البرية، وفرض رسوم أكبر على الناقل المغاربي في حال النقل البحري أو الجوي بمنطقة إتحاد المغرب العربي؛

4. وجوب استعمال الطريق المغاربي السريع بشكل رئيسي في التبادل التجاري المغاربي، وإلزامية إنشاء خطوط سريعة أخرى داعمة للتبادل التجاري بجنوب المنطقة المغاربية، كطريق الهضاب العليا بالنسبة للجزائر؛

5. التماشي بشكل منسق في رسم سياسات واستراتيجيات محلية الإقرار والتنفيذ، من أجل تحقيق رخاء المجتمعات المغاربية، وسياسات واستراتيجيات ذات أهداف إقليمية مغاربيا، من أجل تحقيق الترابط الاقتصادي الإقليمي على مستوى إتحاد المغرب العربي.

الرموز والمختصرات

أولا: الرموز

طن/كم: هو دليل الحجم بالطن لكل كيلومتر واحد.

كم: هو دليل المسافة بوحدة الكيلومتر.

كم^2: هو دليل المساحة بالكيلومتر المربع.

كم/سا: هو دليل السرعة لكل كيلومتر في الساعة الواحدة.

مم: هو دليل المسافة بوحدة الميليمتر.

م: هو دليل المسافة بوحدة المتر.

ميل: هو دليل لقياس الطول (1 ميل ≈ 1.609 كم).

10^6 $: القيم بمليون دولار أمريكي.

10^9 $: القيم بمليار دولار أمريكي.

/ هو دليل عدم وجود بيانات.

≈ هو دليل المساواة التقريبية.

E، C: معامل القياس.

T: واردات وسائط النقل.

I ، PIB، S: الواردات الإجمالية.

VA: واردات وسائط النقل.

D: كثافة شبكة النقل.

L: الطول الإجمالي للشبكة.

ثانيا: المختصرات

ص ب إ م ع: الصادرات البينية لإتحاد المغرب العربي.

و ب إ م ع: الواردات البينية لإتحاد المغرب العربي.

ت ب إ م ع: التجارة البينية لإتحاد المغرب العربي.

UMA: إتحاد المغرب العربي . *Union du Maghreb Arabe (In French)*

CCASG (GCC) : مجلس التعاون لدول الخليج العربية (مجلس التعاون الخليجي)

The Cooperation Council for the Arab States of the Gulf (Gulf Cooperation Council).

ASEAN: إتحاد دول جنوب شرق آسيا. *Association of SouthEast Asian Nations.*

EU: الإتحاد الأوروبي. *European Union.*

AHN: شبكة الطرق البرية السريعة الآسيوية. *Asian Highway Network.*

ALTID: تطوير البناء التحتي للنقل الأرضي الآسيوي.

Asian Land Transport Infrastructure Development.

CRCC: شركة بناء سكة الحديد الصينية.

The Chinese Railway Construction Corporation.

GDP: الناتج المحلي الإجمالي. *Gross Domestic Product.*

HST: القطارات عالية السرعة. *High-Speed Trains.*

HSR: السكك الحديدية فائقة السرعة. *High-Speed Rail.*

IWT: النقل المائي الداخلي. *Inland Water Transport.*

IASON: مشروع التقييم المتكامل الاقتصادي والمكاني وتأثيرات شبكة الاستثمارات في مجال النقل والسياسات.

Integrated Appraisal of Spatial Economic and Network Effects of Transport Investments and Policies.

NT: شبكة ترام.

Transport Network.

OSJD: منظمة التعاون للسكك الحديدية. *Organization for Cooperation of Railways .*

ONCF: المكتب الوطني للسكك الحديدية. *Office National des Chemins de fer.*

PCSC: البرنامج التكميلي المخصص لدعم النمو الاقتصادي.

Programme Complémentaire de Soutien a la Croissance Economique.

PNRR II: البرنامج الثاني للطرق الريفية.

Le Deuxième Programme National des Routes Rurales.

SASI: مشروع التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية والمكانية لاستثمارات البنية التحتية للنقل وتحسينات نظام النقل.

Spatial and Socio-economic Impacts of Transport Investments and Transport System Improvements.

SNTF: شركة النقل الوطنية بالقطار. *Société Nationale des Transports Ferroviaire*

TARN: شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا. *Trans-Asian Railway Network.*

UNESCAP (ESCAP): لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي.

The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.

UIC: الاتحاد الدولي للسكك الحديدية. *Union Internationale des Chemins de fer*

قائمة المراجع

أولا: المراجع باللغة العربية

أ . الكتب:

1. أحمد الكواز: **جسر التنمية: التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي**، العدد 73، (الكويت: المعهد العربي للتخطيط، 2008).
2. أسامة ربيع أمين سليمان: **التحليل الإحصائي للبيانات باستخدام برنامج Minitab**، طبعة 2007، (مصر: نشر إلكتروني، 2007).
3. عبد القادر فتحي لاشين، وآخرون: **المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي (بيانات إحصائية ودراسة تحليلية)**، طبعة 2009، (القاهرة . مصر: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2009).
4. عبد المحسن عبد الغني: **اقتصاديات النقل**، (العراق: جامعة البصرة، 1976).

ب . المجلات والدوريات الرسمية:

1. عبد الباري شوشان الزنى: **التجارة البينية لدول إتحاد المغرب العربي**، ***مجلة الجامعة المغاربية***، العدد الخامس، (طرابلس . ليبيا: الجامعة المغاربية، 2008).
2. منشورات صندوق النقد العربي:

- صندوق النقد العربي: **التقرير الاقتصادي العربي الموحد**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2011).
- صندوق النقد العربي: **التقرير السنوي لبرنامج تمويل التجارة العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2005، 2009).
- صندوق النقد العربي: **النشرة الإحصائية للدول العربية**، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2010).
- صندوق النقد العربي: **نشرة الإحصاءات الاقتصادية للدول العربية**، العدد 31، (الإمارات العربية المتحدة: صندوق النقد العربي، 2011).

ج . الرسائل الجامعية:

1. رمضان بلخيري: **أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية: مدى وأبعاد**، رسالة ماجستير في ***اقتصاد التنمية***، جامعة الحاج لخضر، باتنة . الجزائر، 1996.

2. محمد علي النسور: **دور النقل العابر في تنمية التجارة البينية العربية**، أطروحة دكتوراه، ***الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري***، مصر، 2006.

د . المواقع الإلكترونية:

1. معلومات وإحصائيات الموقع الرسمي لإتحاد المغرب العربي:

. إتحاد المغرب العربي: **إحصائيات المبادلات التجارية البينية**، على الوصلة التالية:

http://www.maghrebarabe.org/admin_files/commerce%20intra%20maghrebin%20arabe.pdf

. إتحاد المغرب العربي: **نص الاتفاقية المسمّاة اتفاقية بين دول إتحاد المغرب العربي خاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور**، على وصلة التحميل التالية:

http://www.maghrebarabe.org/admin_files/transport%20voayageur%20ar.pdf

2. معلومات وإحصائيات من مواقع إلكترونية أخرى:

. جامعة الدول العربية: **نص اتفاقية "تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية"**، على وصلة التحميل التالية:

http://www.f-law.net/law/showthread.php/40036-???????-?????-?????-?????????-???-???-???????-???????s=10e1f1bbbd19c51a92de389c5496f1c0

. صندوق النقد العربي على موقعه الإلكتروني، في الصفحة الإلكترونية التالية:

http://www.arabmonetaryfund.org/ar/statlist/145/127

. ممدوح الولي: مقال بعنوان **3% نسبة التجارة البينية بالمغرب العربي**، 16 جانفي 2010، على الموقع الإلكتروني التالي:

http://arabi.ahram.org.eg/arabi/Ahram/2010/1/16/MKAL3.HTM

ثانيا: المراجع باللغات الأجنبية

أولا: المراجع الإنجليزية

A - Books:

1. Alvaro Cencini & Mauro Baranzini: **Inflation and Unemployment: Contributions to a new macroeconomic approach**, 2005 Edition, (New York - The U.S.: Routledge, 2005).
2. ASEAN: **ASEAN Statistical Yearbook 2008**, (Jakarta - Indonesia: The ASEAN secretariat, July 2009).
3. Eurostat European Commission: **External and intra-European Union Trade, Data 2000 - 2007**, 2009 Edition, (Luxembourg: Publications.europa.eu, 2009).
4. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois & Brian Slack: **The Geography of Transport System**, 2006 Edition, (New York - The U.S.: Routledge, 2006).
5. Jeff Madura: **International Financial Management**, Tenth Edition, (Canada: Cengage-C.L., 2010).
6. Karl E. Case, Ray C. Fair & Sharon C. Oster: **Principles of Economics**, Tenth Edition, (Boston - The U.S.: Prentice Hall, 2011).
7. Marc Bernot, Vicent Caselles & Jean-Michel Morel: **Optimal transportation network: Models & Theory (Lecture notes in mathematics)**, (France: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2009).
8. The Intersecretariat Working Group, (IWG.Trans): **Glossary for Transport Statistics**, Third Edition, (Luxembourg: The OOPEC, 2003).
9. William J. Baumol & Alan S. Blinder: **Economics: Principles and Policy**, Eleventh Edition, (The U.S.A.: Cengage-C.L., 2011).

B - Official Reports and Journals:

1. Ajay Chhibber, Jayati Ghosh & Thangavel Palanivel: A Report titled: **The Global**

Financial Crisis and the Asia-Pacific region, (Sri Lanka - India: UNDP Regional Centre for Asia and the Pacific, November 2009).

2. B. Traore, M. Leke, L. Joottun & Others: Report title: **Rosso - Boghe road construction project**, ***African Development Bank***, April 2003.

3. Directorate C of The Enterprise & Industry DG: **Free movement of Goods: Guide to the application of Treaty provisions governing the free movement of goods**, Paper of ***The European Commission***, (Belgium: Publications Office of The European Union, 2010).

4. Economic Development Research Group & Cambridge Systematics: **Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 1: Review of Literature, Data Sources, and Agency Needs**, A Paper of ***Final Report***, (Massachusetts - The U.S.: Federal Highway Administration, April 2001).

5. Economic Development Research Group & Cambridge Systematics: **Using Empirical Information to Measure the Economic Impact of Highway Investments: Volume 2: Guidelines for Data Collection and Analysis**, A Paper of ***Final Report***, (Massachusetts - The U.S.: Federal Highway Administration, April 2001).

6. Economic Development Research Group, ICF International, Wilbur Smith Associates & Others: A Paper titled: **Highway Economic Impact Case Study Database and Analysis Findings**, (The U.S.: The EDRG, October 2011).

7. Glen Weisbrod & Arlee Reno: **Economic Impact of Public Transportation Investment**, A Paper prepared for ***Transit Cooperative Research Program (TCRP J-11)***, (Boston - The U.S.: American Public Transportation Association, October 2009).

8. Keizo Kasuga: **Trans - Asian Railway**, A Paper in ***Japan Railway & Transport Review***, No.14, (Japan: EJRCF, 1997).

9. Lei Zhang & David Levinson: **The Economics of Transportation Network Growth**. **In**: Pablo Coto-Millán & Vicente Inglada. ***Essays on Transportation Economics***, First edition, (New York, N.Y., The U.S.: Physica-Verlag, 2007).

10. Luis Martinez: **Algeria, The Arab Maghreb Union, and Regional Integration**, ***EuroMeSCo*** Paper, (Paris – France: CERI-Sciences Po, October 2006).

11. Manfred Boltze: **A German example for a public private partnership in transport research**, An article in ***IATSS Research***, Vol. 27, No. 1, (Tokyo – Japan: IATSS, 2003).

12. Mulatu Wubneh : A Paper titled: **US Highway 17 and its impact on the economy of Eastern North Carolina**, (The U.S.: East Carolina University, May 2008).

13. OXFORD BUSINESS GROUP :**Several Reports**, Annual Editions, (London – The U.K.: The O.B.G.):

   . **THE REPORT: (Algeria 2008**, **Algeria 2010**, **Algeria 2011)**;

   . **THE REPORT: (Libya 2008**, **Libya 2010)**;

   . **THE REPORT: (Morocco 2007**, **Morocco 2009**, **Morocco 2011)**;

   . **THE REPORT: (Tunisia 2008**, **Tunisia 2009**, **Tunisia 2010)**.

14. The EXTRA consortium for DG Energy and Transport: Papers in the Brochure: ***European Transport Networks, Results from the transport research programme***, (Belgium: The OOPEC, 2001):

   . The first paper: **Developing Trans – European Networks**;

   . The second paper: **Evaluating Trans – European Networks**.

C – Official Conferences and Meetings :

1. Carsten Schürmann, Michael Wegener & Klaus Spiekermann: **Trans – European Transport**

Networks and Regional Economic Development, A Paper presented at ***The 42nd Congress of the European Regional Science Association (ERSA)***, (Dortmund – Germany: August 27 – 31, 2002).

D – Websites:

1. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific(ESCAP), Maps about Asian Networks,on these links:
   . Asian Highway Network:

   http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/ah_map_latest.jpg

   . Trans-Asian Railway Network:

   http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg

2. Eurostat website of European Commission, Statistics about European Population, GDP, Employments, & Trade, on these links:

   http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsiem010&toolbox=types#

   http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tps00001&toolbox=data#

   http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsieb010&toolbox=types#

3. Information on Wikipedia website:

   http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Map_of_EU_states_blank.png

   http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Map_of_Trans-African_Highways.PNG

   http://en.wikipedia.org/wiki/Maghreb_highway

   http://en.wikipedia.org/wiki/Arab_Maghreb_Union

4. World Bank Data:

   http://data.albankaldawli.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG

   http://data.albankaldawli.org/indicator/NE.IMP.GNFS.ZS

   http://data.albankaldawli.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS

   http://data.albankaldawli.org/indicator/PA.NUS.FCRF

5. Other websites:

   http://www.trademap.org/tradestat/Bilateral_TS.aspx

http://www.euromedaviation.org/fileadmin/images/MapsAndData/Projects/PR_Tunisia.jpg

http://www.euromedaviation.org/fileadmin/images/MapsAndData/Projects/PR_Morocco.jpg

http://www.adm.co.ma/carte.cfm

http://magnetbahnforum.de/image_zoom.php?show=M2NjYzRmMGM4YmIwYzFhNjY5Y2Y0MWJiMmE4NzcyYWYuanBnP3dpZHRoPSI4MDAiIGhlaWdodD0iNjg5Ig%3D%3D

http://farm4.static.flickr.com/3212/2295343723_9e60d02c67.jpg

http://www.worldbulletin.net/?aType=haberYazdir&ArticleID=73602&tip

http://www.nationsencyclopedia.com/Africa/Mauritania-TRANSPORTATION.html

. Kajima Corporation:

http://www.kajima.co.jp/news_events/special_features/vol2/vol2-1.html

. The Turkish Highway Project website:

http://www.turkiyemiz.gen.tr/english/318-319.htm

. Saravuth Pitiyasak: **Free Movement of Goods Within EU**, Arlicle in ***The Chulalongkorn University***, Thailand, on the link:

http://asialaw.tripod.com/articles/saravuth.html

. Nils Danklefsen: **Inland Waterway Transport, Intermodality, and Logistics**, (Belgium: The E.P., 2008), An Article in ***The European Parliament***'s Electronic source. In the Link:

http://www.europarl.europa.eu/parliament/expert/displayFtu.do?language=e

ثانيا: المراجع الفرنسية

A - Les Livres:

1. Conférence Européene des Ministres des Transports: **Annales Statistiques de Transport: 1965 - 1994**, (France: Éditions de L'OECD, 1998).

B - Les Rapports:

1. Agence Nationale Des Autoroutes: Rapport Generale: **Analyse économique et financière de l'autoroute Est - Ouest**, Édition 1997,

(Algérie: Agence Nationale Des Autoroutes, Mars 1997).

2. Centre de Recherches Economiques: **Transport et Developpement Economique**, Rapport de ***la 119 Table Ronde d'economie des transports***, (France: Editions de L'OECP, 2002).

3. François Guillaumat, Stéphanie Lemerle, Géraldine Planque & Didier Poulos: **L'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre et la logistique en provence-Alpes-Côte d'Azur**, Rapport Generale, (France: 2001).

C - Les Sites Web:

Commerce de l'UE, **Le bureau de statistique de l'Union européenne**:

. *Commerce intra UE-27:*

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=fr&pcode=tet00039&plugin=1

. *Commerce Extra UE-27:*

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=fr&pcode=tet00038&plugin=1

*** والله ولي التوفيق ***