

## دور المشاريع الكبرى في التنمية الاقتصادية - الطريق السيار نموذجاً -

حميد باشوش

أستاذ مساعد بكلية العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية  
جامعة الجزائر 3

رشيد بن الديب

أستاذ محاضر بكلية العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية  
جامعة الجزائر 3



### ملخص:

لقد تميزت العشرية الأخيرة في الجزائر بالانطلاق في عدد معتبر من المشاريع الكبرى التي تخص الإسكان والطرق والسكك الحديدية والسدود والموانئ وغيرها من المنشآت الأساسية ومشاريع قطاع الفلاحة والتنمية الريفية، وهذا ضمن سلسلة البرامج التنموية التي تعرفها الجزائر منذ سنة 2000 في إطار إستراتيجية التوسع في الإنفاق الحكومي لتجاوز مخلفات عشرية التسعينات وعواقبها على التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ومواكبة متطلبات الاندماج الإقتصادي إقليميا ودوليا.

ويعتبر مشروع الطريق السيار من أهم هذه المشاريع، ويتنظر أن يكون له تأثيرات كبيرة على الإقتصاد الوطني، حيث يساهم بدور متنامي في تطوير مختلف القطاعات الاقتصادية كالتجارة والنقل والسياحة.

### Résumé:

L'Algérie a entamé d'un nombre important de grands projets dans la dernière décennie, qui appartiennent à des logements, routes, voies ferrées, barrages, ports et autres projets du secteur agricole et développement rural, et ce dans une série de programmes de développement depuis l'an 2000 dans le cadre d'une expansion stratégique des dépenses publiques pour surmonter les vestiges des années précédentes et leurs conséquences sur le développement économique et social, et répondent aux exigences de l'intégration économique régionale et internationale.

Le plus important de ces projets est Le projet d'autoroute est-ouest, et on s'attend à avoir un impact important sur l'économie nationale, contribuant ainsi à un rôle croissant dans le développement de divers secteurs économiques comme le commerce le transport, et le tourisme.

## مقدمة:

تعتبر التنمية الاقتصادية في الجزائر الانشغال الرئيسي لمختلف الحكومات المتعاقبة خاصة منذ بداية التسعينات، حيث كان لانخفاض أسعار البترول مع نهاية الثمانينات آثار سلبية كبيرة على الاقتصاد الجزائري سرعان ما نتج عنها هزات عنيفة زعزعت البنيان الاجتماعي والاستقرار السياسي في البلاد، لذلك راهنت السلطات العمومية على التنمية الاقتصادية كقاطرة أولى لتجاوز الاضطرابات الاجتماعية والأمنية ولخلق مصداقية للهيئات الرسمية في ظل مؤشرات كانت تنذر بانقراض مؤسسات الدولة، واستمر الرهان على التنمية الاقتصادية بالنسبة للسلطات العمومية للعشرية 2000-2010 وحتى للفترة الحالية 2010-2014.

وتم طرح هذه المشاريع الكبرى ضمن سلسلة الاستثمارات العمومية التي تقوم بها الدولة منذ سنة 2000 في إطار برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي للفترة 2001-2004 والبرنامج التكميلي لدعم النمو للفترة 2005-2009 المرفق بالبرنامجين التكميليين لتنمية مناطق الجنوب والهضاب العليا 2006-2009، كما يتم مواصلة العديد من هذه المشاريع في إطار المخطط التنموي الخماسي 2010-2014 الذي تضمن أيضا مجموعة من المشاريع الجديدة.

وقد تم التخطيط لأهم هذه المشاريع الكبرى في منتصف التسعينات إلا أنها بقيت حبيسة الأدرج بسبب الوضعية المالية الصعبة التي كانت تمر بها الجزائر، غير أن تحسن المداخيل النفطية ابتداء من سنة 2000 سهل تمويل الكثير من هذه المشاريع، والتي يُعَوَّل عليها كثيرا من أجل لعب الدور الكبير في إحداث تنمية اقتصادية شاملة ومستدامة وتنشيط مختلف القطاعات الاقتصادية في إطار دفعة قوية للاقتصاد الوطني.

أولاً: ماهية المشاريع التنموية الكبرى

سمح ارتفاع العائدات النفطية بدءا من سنة 2000 بإطلاق مجموعة من المشاريع التنموية الكبرى في إطار برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي للفترة 2001-2004 والبرنامج التكميلي لدعم النمو الخاص بالفترة 2005-2009، والذين بلغت تكلفتها أكثر من 200 مليار دولار<sup>1</sup>، كما تم رصد حوالي 286 مليار دولار للبرنامج التنموي الخماسي 2010-2014 الذي تضمن استكمال مشاريع سابقة واستحداث مشاريع أخرى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> بيان اجتماع مجلس الوزراء المنعقد يوم 24 ماي 2010.

<sup>2</sup> ملف "البرنامج الخماسي للتنمية 2010-2014"، موقع الأترنيت الرسمي لرئاسة الجمهورية.

حيث استهدفت المشاريع الخاصة ببرنامج دعم الإنعاش الإقتصادي:<sup>1</sup>

1. تأهيل المنشآت القاعدية.
2. دعم الفلاحة والتنمية الريفية.
3. إنجاز آلاف الوحدات السكنية.

وبعدها أطلقت السلطات العمومية مجموعة أخرى من المشاريع التنموية الكبرى في إطار البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي للفترة 2005-2009 المرفق بالبرنامجين التكميليين لتنمية مناطق الجنوب والهضاب العليا 2006-2009، وقد استهدفت هذه البرامج التكميلية<sup>2</sup>:

1. استخدام عائدات المحروقات لتحقيق التنمية المستدامة.
2. تعزيز النمو وتوسيع فرص العمل خاصة خارج قطاع المحروقات.
3. مواصلة تطوير المنشآت القاعدية والاستجابة للحاجيات الاقتصادية والاجتماعية.

كما يتواصل تعزيز الأهداف السابقة مع المشاريع الكبرى التي يتضمنها البرنامج الخماسي التنموي الحالي المتعلق بالفترة 2010-2014.

وفي هذا الإطار يمكن القول أن كل البرامج التنموية التي تم إطلاقها في السنوات الماضية قد ارتكزت على مجموعة من المشاريع الكبرى، تتميز إضافة إلى أنها ذات تكلفة كبيرة بأنها تهدف إلى<sup>3</sup>:

- أ. المساهمة المعتبرة في دعم النمو.
- ب. المساهمة المعتبرة في خلق مناصب شغل.
- ت. تحقيق تنمية شاملة ومتوازنة إقليميا.
- ث. تحفيز الاستثمارات في مختلف القطاعات الاقتصادية بشكل كبير.

تركزت هذه المشاريع الكبرى في مجالات البنية التحتية والهياكل الأساسية وقطاع الإسكان وقطاع الفلاحة والتنمية الريفية<sup>4</sup>، وتضمنت بناء منشآت قاعدية جديدة وتطوير الهياكل الأساسية الموجودة، كما استهدفت دعم القطاع الفلاحي وتنمية المناطق الريفية من أجل خلق توازن جهوي على مستوى النشاطات الاقتصادية يسمح بعودة واستقرار سكان الأرياف الذين نزحوا بشكل جماعي إلى المدن بسبب الاضطرابات الأمنية وضياع ممتلكاتهم في

<sup>1</sup> تقرير الجزائر حول تنفيذ برنامج الحكامة، الآلية الإفريقية للتقييم من قبل النظراء، نوفمبر 2008.

<sup>2</sup> Rapport national sur les objectifs du Millénaire pour le développement, le gouvernement Algérien avec l'assistance du Système des Nation-Unies, Algérie, juillet 2005, p78.

<sup>3</sup> تقرير الجزائر حول تنفيذ برنامج الحكامة، الآلية الإفريقية للتقييم من قبل النظراء، نوفمبر 2008.

<sup>4</sup> Rapport N°36270-DZ, Volume2 (Annexes et Suppléments Statistiques), «République Algérienne à la recherche d'un investissement public de qualité», La Banque mondiale, 15 Septembre 2007, p01-11.

عشرية التسعينات، إضافة إلى بناء مئات الآلاف من الوحدات السكنية للتقليل من حدة أزمة السكن، وفي هذا الإطار انطلقت السلطات العمومية في إنجاز مشروع الطريق السيار شرق-غرب ومشاريع تحديث وتوسيع شبكة الطرق، ومشاريع السدود الضخمة ومحطات تحلية مياه البحر، ومشاريع السكك الحديدية ومشروع الميترو، ومشاريع تطوير الموانئ البحرية والمطارات، وغيرها من المشاريع في مختلف المناطق.

### ثانياً: الأسس النظرية للمشاريع الكبرى

#### أ. الأساس في النظرية الكيترية:

يعتبر بعض الاقتصاديين أن الإنفاق العمومي على المشاريع الكبرى في مختلف البرامج التنموية خلال الفترة 2000-2010 تطبيقاً مستندا من الناحية النظرية على توجيهات المدرسة الكيترية<sup>1</sup>.

حيث تدعو النظرية الكيترية إلى استهداف رفع الطلب الكلي وبالتالي تحريك العرض الكلي وتحفيز التشغيل عن طريق زيادة النفقات العمومية الاستثمارية<sup>2</sup>.

ونجد أن السلطات العمومية في الجزائر قد لجأت إلى أداة من أدوات السياسات الاقتصادية وهي سياسة الإنفاق العام، وذلك بالتركيز على دعم المشاريع القاعدية والداعمة للأنشطة الإنتاجية والخدماتية، حيث أن الدولة عندما تقوم بتنفيذ هذه المشاريع تكون قد ساهمت بطريق مباشر في شراء السلع والخدمات وبالتالي رفع مستوى الطلب الفعلي، فإيجاز الطرق والسكك الحديدية وبناء المساكن والموانئ والمدارس يشكل آلية فعالة لتوسيع الأسواق، في مرحلة أولى ترفع هذه المشاريع النفقات العمومية الاستثمارية ويتبع ذلك زيادة نفقات الاستهلاك ومن ثم رفع مستوى الناتج الإجمالي والتشغيل، وسيعرف الدخل والتشغيل آلية كبيرة للتضاعف وبالتالي عائدات الدولة نفسها ستزيد<sup>3</sup>.

وتشير النظرية الكيترية إلى أنه في حالة التوسع في الإنفاق الحكومي وبافتراض ثبات متوسط تكاليف الانتاج نظراً لوجود بطالة كبيرة، فإن منشآت الأعمال تزيد من عرض منتوجاتها وتشغل عمالة أكثر، وبالتالي تكون هناك زيادة في الناتج والتوظيف بسبب زيادة الإنفاق الحكومي<sup>4</sup>.

و لقد نادى "كيتر" بضرورة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي بهدف الوصول إلى حالة التشغيل الكامل والحفاظة على نوع من الاستقرار الاقتصادي، حيث افترض أن التوازن لا يمكن أن يحدث تلقائياً خاصة أثناء عجز

<sup>1</sup> بشير مصيطفي، الخطة الخمسية الجديدة: هل يكون المال العام في خدمة الشأن العام؟، مقال نُشر بجريدة الشروق اليومي، 2010/05/26.

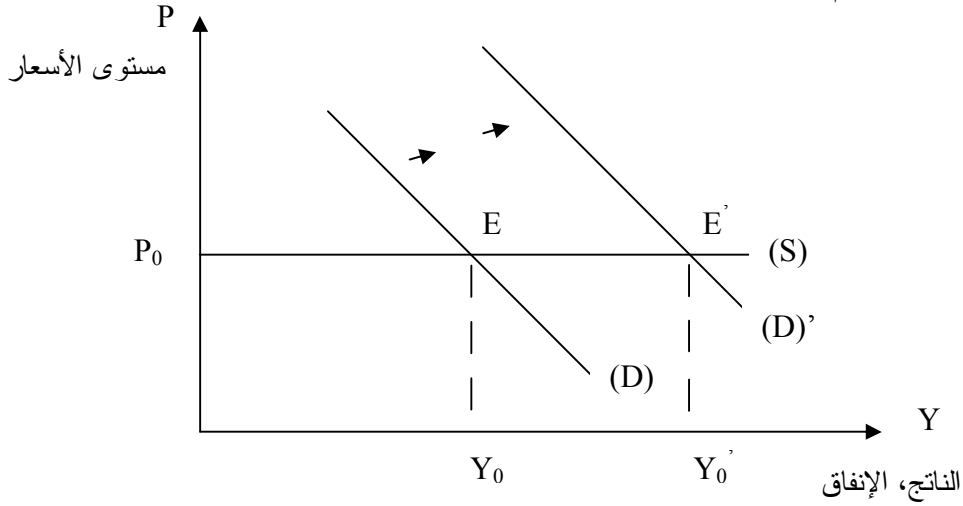
<sup>2</sup> لبيب شقير، تاريخ الفكر الاقتصادي، مطابع نهضة مصر، القاهرة، 1988، ص163.

<sup>3</sup> عبد اللطيف بن أشنهو، مدخل إلى الاقتصاد السياسي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2007، ص441.

<sup>4</sup> سامي خليل، الاقتصاد الكلي المفاهيم والنظريات الأساسية، مطابع الأهرام، القاهرة، 1994، ص626.

الهيكل الإقتصادي عن معالجة الاختلالات الموجودة، وإنما لابد من ضرورة تدخل الدولة باستخدام السياسة الملائمة للوصول إلى الوضع التوازني المنشود<sup>1</sup>.

ويوضح الشكل رقم (01) السياسة المالية التوسعية حسب النظرية الكيترية:



المصدر: سامي خليل، الاقتصاد الكلي المفاهيم والنظريات الأساسية، مطابع الأهرام، القاهرة، 1994، ص 627.

من خلال الشكل رقم (01):

يفترض "كيتر" أن منحنى العرض الكلي (S) يتخذ الشكل الأفقي نظرا لوجود البطالة، حيث تستطيع منشآت الأعمال الحصول على احتياجاتها من اليد العاملة عند الأجر السائد، أي أنه يفترض ثبات متوسط تكاليف الإنتاج، وبالتالي تكون هذه المنشآت على استعداد لعرض منتوجاتها عند المستوى العام للأسعار السائد.

نلاحظ أن زيادة الإنفاق الحكومي تؤدي إلى انتقال منحنى الطلب الكلي إلى أعلى باتجاه اليمين أي من المنحنى (D) إلى المنحنى (D')، وانتقال نقطة التوازن من النقطة (E) إلى النقطة (E')، حيث يزداد الناتج وينتقل من القيمة (Y0) إلى القيمة (Y0').

وبما أن منشآت الأعمال على استعداد لعرض أي كميات من الناتج عند نفس مستوى الأسعار (P0) فلن تتأثر الأسعار، والتأثير الوحيد الذي سيحصل نتيجة زيادة الإنفاق الحكومي هو زيادة الناتج والتوظيف.

<sup>1</sup> مسعود دراوسي، السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الاقتصادي حالة الجزائر، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة الجزائر، 2006/2005، ص 55.

## ب. نظرية الدفعة القوية (THE BIG PUSH):

هناك أيضا بعض النظريات الأخرى التي اهتمت بدراسة آليات ومتطلبات عملية التنمية، يمكن على أساسها فهم المبررات النظرية التي سمحت للسلطات العمومية بإطلاق سلسلة المشاريع الكبرى طيلة الفترة 2000-2010، خاصة إذا تعلق الأمر بمواجهة مخلفات فترة من التخريب وتدهور الأنشطة الاقتصادية في أغلب القطاعات.<sup>1</sup>

ومن بين هذه النظريات نظرية الدفعة القوية (The Big Push) التي تنسب إلى الإقتصادي البولوني "بول روزنشتين رودان" « Paul Rosenstein-Rodan » (1902-1985).<sup>2</sup>

ويركز أصحاب هذه النظرية على ضرورة قيام الدولة بحد أدنى من الاستثمارات في البنية التحتية ومختلف الهياكل الأساسية كالطرق والسكك الحديدية ومحطات توليد الطاقة وغيرها، وذلك من أجل جعل الإقتصاد ينطلق في مرحلة النمو الذاتي.<sup>3</sup>

ويتحدد حجم الدفعة القوية بمقدار الاستثمار اللازم لإنجازه بانتظام من أجل تحقيق هذا الانطلاق، ولتقريب الفكرة يشبه أصحاب هذه النظرية وضع الدولة النامية بالطائرة التي تقلع من سطح الأرض، والتي تحتاج إلى تجاوز حد أدنى من السرعة الأرضية حتى تستطيع التحليق في الجو، حيث يحتاج الإقتصاد المتخلف إلى حد أدنى من الاستثمارات ليتجاوز العوامل التي تعرقل نمو وتوسع الأنشطة في القطاعات الاقتصادية، ويرى "روزنشتين رودان" أن الدول المتخلفة يجب أن تخصص ما بين 30% و 40% من مجموع استثماراتها لمشاريع البنية الأساسية، كما يستند أصحاب هذه النظرية على مجموعتين من الاعتبارات، اعتبارات ترجع إلى عدم القابلية للتجزئة، واعتبارات ترجع إلى مشكلة الانفجار السكاني.<sup>4</sup>

## اعتبارات عدم القابلية للتجزئة:

وتشمل عدم قابلية دوال الإنتاج للتجزئة، وعدم قابلية الطلب للتجزئة، وعدم قابلية الادخار للتجزئة.

فبالنسبة لعدم قابلية دوال الإنتاج للتجزئة يوضح أصحاب هذه الفكرة بأن عملية التنمية تحتاج في المراحل الأولى إلى استثمارات ضخمة لإقامة الهياكل الأساسية التي يتحتم البدء بها حتى تستفيد منها الوحدات الإنتاجية مستقبلا، ونظرا لحجم مشاريع الهياكل الأساسية فإنها تحتاج إلى أموال كبيرة لأنه لا يمكن تجزئة هذه المشاريع وإقامتها

<sup>1</sup> في دراسة بعنوان "آلية عمل نموذج الدفعة القوية في تنمية الإقتصاد العراقي" طرح د. مظهر محمد صالح الخبير الاقتصادي وعضو البنك المركزي العراقي خطة لتطوير البنية التحتية وإقامة مناطق زراعية واسعة ومجمعات سكانية.

<sup>2</sup> فارس رشيد البياتي، التنمية الاقتصادية سياسياً في الوطن العربي، أطروحة دكتوراه في الإقتصاد، الأكاديمية العربية المفتوحة في الدنمارك، 2008، ص 80.

<sup>3</sup> André Martens, L'évolution de la pensée et des débats en économie du développement des temps modernes à l'époque contemporaine, Département de sciences économiques, Université de Montréal, Canada, le 26 septembre 2008, p8.

<sup>4</sup> عبد الهادي سويفي، أساسيات التنمية والتخطيط الاقتصادي، القاهرة، ص 164 و ص 165.

تدرجياً لأن ذلك سيعطل الاستفادة منها وسيحدد الموارد، ولأن الاستفادة من مشاريع البنية الأساسية يستوجب مراعاة التلازم الزمني بين هذه المشاريع، فمثلاً عند إنجاز الطرق يجب أيضاً توصيل الكهرباء وإنجاز شبكات صرف المياه وغيرها من المشاريع المتلازمة.

أما فيما يتعلق بعدم قابلية الطلب للتجزئة، فتدور الفكرة حول ضيق حجم السوق وتأثيره السلبي على الأنشطة الإنتاجية، ولذلك فإن إقامة عدد كبير من المشاريع المتنوعة في آن واحد، سيجعل المشاريع تساند بعضها البعض ويزيد الحافز على الاستثمار، حيث أن كل مشروع سيشغل عمال إضافيين والأجور التي سوف يتقاضونها ستمثل دخلاً إضافياً يمكن أن يساهم في تصريف منتجات مشاريع أخرى، وهذا ما يعني تكامل الطلب أي عدم قابليته للتجزئة، وواضح أن إنشاء عدد كبير من المشاريع المحفزة للطلب سوف يتطلب أن ينجز مسبقاً حد أدنى من مشاريع البنية الأساسية، وهذا ما يعني أن هناك ارتباط بين فكري عدم قابلية دوال الإنتاج للتجزئة وعدم قابلية الطلب للتجزئة.

وبخصوص عدم قابلية الادخار للتجزئة، فإنه لا يمكن أن تكون هناك تنمية اقتصادية شاملة في ظل انخفاض مستوى الادخار، وبالتالي فإن الانطلاق في مجموعة من الاستثمارات الضخمة سيكون له انعكاسات إيجابية على المدخرات المحلية، وهذا ما سيضمن التمويل للأنشطة الاقتصادية الناشئة.

### اعتبارات متعلقة بالانفجار السكاني:

إن مشكلة تزايد عدد السكان تقتضي اعتبار الدفعة القوية شرطاً للانطلاق في مرحلة النمو الذاتي، لأن التنمية الاقتصادية مرتبطة بالزيادة في متوسط الدخل الفردي وليس فقط الزيادة في معدل النمو الاقتصادي، ولذلك فإن الارتفاع المتواصل لعدد السكان يستوجب رفع الاستثمارات بوتيرة أكبر.

كما أن هناك بعض المحللين يؤكدون على أنه لمواجهة الانعكاسات السلبية للنمو السكاني على المستوى المعيشي يجب زيادة الإنفاق العام بوتيرة كبيرة تسمح برفع الطلب الكلي وبالتالي التأثير في حجم الإنتاج والتشغيل ورفع القدرة الشرائية للسكان<sup>1</sup>.

وفي هذا الإطار فقد قدرت نسبة الاستثمارات العمومية خلال الفترة 2000-2009 بحوالي 13% من إجمالي الناتج الداخلي، وهو المعدل الأعلى بين الدول النامية والناشئة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> توفيق النجفي وآخرون، السياسات الاقتصادية الكلية والفقير مع إشارة خاصة إلى الوطن العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، 2008، ص155.

<sup>2</sup> عرض محافظ بنك الجزائر أمام البرلمان في جلسة 20 أكتوبر 2010، الجريدة الرسمية لمناقشات المجلس الشعبي الوطني، السنة الرابعة رقم 172، 15 نوفمبر 2010، ص5.

وتعول السلطات العمومية في الجزائر على المشاريع الكبرى في مجالات البنية التحتية والهياكل الأساسية لتدارك العجز المسجل وتوفير الظروف المناسبة لنمو وتوسع الاستثمارات في مختلف الأنشطة الاقتصادية بشكل يحفز النمو الإقتصادي ويعطي دفعة قوية للاقتصاد الوطني.

### ثالثاً: أهمية المشاريع الكبرى ودورها في التنمية الاقتصادية

تكتسي المشاريع الكبرى أهمية كبيرة في الإستراتيجية التنموية للسلطات العمومية في الجزائر، وذلك لعدة اعتبارات، أهمها تلبية حاجيات الأفراد في التعليم والصحة والسكن واستحداث مناصب العمل، وتوفير المناخ المناسب لازدهار الأنشطة الاقتصادية، إضافة إلى متطلبات الاندماج الاقتصادي إقليمياً وعالمياً التي تفرضها تحديات اتفاقيات الشراكة مع بلدان الاتحاد الأوروبي ومسار الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة، مما يحتم توفير الهياكل والمنشآت الأساسية الكفيلة بخلق البيئة الضرورية لجذب وتحفيز الاستثمارات ومختلف الأنشطة الاقتصادية.

فمن بين الأهداف الرئيسية للسلطات العمومية من خلال المشاريع الكبرى الاستجابة لمتطلبات تحسين الظروف المعيشية للسكان، عن طريق مشاريع الهياكل الأساسية في قطاعات الصحة والتعليم، ومشاريع الطرقات والري والقطاع الفلاحي والتنمية الريفية، حيث أنه إضافة إلى الأثر المباشر لمختلف هذه المشاريع على تنمية وتطوير هذه القطاعات وزيادة مساهمتها في خلق الثروة، استهدفت هذه المشاريع أيضاً توفير مئات الآلاف من مناصب العمل.

كما أن للمشاريع الكبرى أهمية بالغة في جانب توفير الشروط الضرورية لخلق بيئة مناسبة تسمح بخلق وازدهار الأنشطة الصناعية والفلاحية، حيث أنه لا يمكن للاستثمارات المحلية والأجنبية أن تتعش في ظل هياكل ومنشآت أساسية ضعيفة، ولذلك راهنت السلطات العمومية من خلال مجموعة المشاريع الكبرى على تحسين البنية التحتية بشكل يسمح بتحفيز الأنشطة الاقتصادية، وجذب الاستثمارات الأجنبية في مختلف القطاعات الاقتصادية وبشكل متوازن إقليمياً.

وتكتسي المشاريع الكبرى أيضاً أهمية بالغة في مواكبة متطلبات الاندماج الاقتصادي إقليمياً وعالمياً، وهذا لدورها في تحديث البنية التحتية والهياكل الأساسية وفق المقاييس العالمية الحالية التي تراعي متطلبات الجودة والتقنيات الحديثة، ما يسمح بتمهيد الطريق لاقتصاد وطني تنافسي قادر على مسايرة شروط الانفتاح الاقتصادي والتحديات الاقتصادية الإقليمية والدولية، حيث أن الرغبة في تغليب الإيجابيات على السلبات في اتفاقيات الشراكة الأوروبية ومسار الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، يجب أن تكون مصحوبة بتوسيع وتحسين القدرة على استيعاب الأنشطة الاقتصادية بشكل يجعل من الاقتصاد الوطني أكثر جذبا لرؤوس الأموال وللتكنولوجيا الحديثة، كما تجدر الإشارة إلى



أن تطوير البنية الأساسية تعد جوهر "مبادرة العالم العربي" التي أطلقها رئيس البنك الدولي "روبيرت زوليك" عام 2007 لتشجيع التكامل الإقتصادي بين دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا<sup>1</sup>.

ولمعرفة الدور الذي تلعبه المشاريع الكبرى في عملية التنمية الاقتصادية، نتابع انعكاسات انجاز هذه المشاريع على بعض مؤشرات التنمية الاقتصادية خلال الفترة 2000-2010، نظرا لأن أغلب المشاريع الكبرى سجلت ضمن البرامج التنموية في هذه الفترة.

ونظرا للتكاليف الكبيرة لهذه المشاريع، والنسبة المعترة التي استهلكتها من الأغلفة المالية المخصصة للبرامج التنموية خلال الفترة 2000-2010، فإن متابعة مؤشرات التنمية الاقتصادية خلال هذه الفترة تسمح بالمعرفة النسبية لدور المشاريع الكبرى في التنمية الاقتصادية، حيث مثلت مشاريع الأشغال الكبرى والهياكل الأساسية نسبة 31,1% من تكلفة برنامج دعم الإنعاش الإقتصادي (P.S.R.E) للفترة 2001-2004<sup>2</sup>، كما مثلت المشاريع الكبرى للمنشآت الأساسية أكثر من 40% من الغلاف الإجمالي للبرنامج التكميلي لدعم النمو (P.C.S.C) للفترة 2005-2009<sup>3</sup>.

#### أ. تأثير المشاريع الكبرى على النمو الإقتصادي:

لمعرفة انعكاسات المشاريع الكبرى على النمو الإقتصادي نتابع تطور معدل النمو الإقتصادي خلال الفترة 2000-2010.

والجدول التالي يوضح معدل النمو الإقتصادي في الجزائر خلال الفترة 2000-2010.

#### الجدول رقم (01): معدل نمو إجمالي الناتج المحلي الحقيقي خلال الفترة: 2000-2010

السنوات	متوسط 2005-2000	2006	2007	2008	2009	*2010
معدل نمو إجمالي الناتج المحلي الحقيقي	4,5	1,8	3,5	2,4	2,1	4,6

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا وموجز إعلامي عن الجزائر صادر عن البنك الدولي في سبتمبر 2010، ص1. وتقرير آفاق الإقتصاد الإقليمي لمنطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، صندوق النقد الدولي، أبريل 2010، ص14. \* تقديرات.

نلاحظ من الجدول أن متوسط معدل نمو إجمالي الناتج المحلي الحقيقي خلال الفترة 2000-2005 كان في حدود 4,5% ثم تناقص هذا المعدل إلى حوالي 2,45% خلال الفترة 2006-2009، قبل أن يعاود الارتفاع

<sup>1</sup> تقرير عن الاجتماع الإقليمي لهيئات البنية الأساسية للشرق الأوسط وشمال إفريقيا المنظم بالقاهرة من طرف البنك الدولي يوم 26 سبتمبر 2010.

<sup>2</sup> ملف "برنامج دعم الإنعاش الإقتصادي 2001-2004"، مصالح رئاسة الحكومة الجزائرية.

<sup>3</sup> ملف "البرنامج التكميلي لدعم النمو الإقتصادي"، مصالح رئاسة الحكومة، أبريل 2005.

إلى حوالي 4,6 % في سنة 2010، وذلك ما يجعل متوسط معدل النمو خلال الفترة 2000-2010 في حدود 3,15 %، وهو ما يمثل ضعف متوسط معدل نمو الناتج المحلي الاسمي خلال العشرية 1990-1999 الذي بلغ حوالي 1,5 %<sup>1</sup>.

يتضح من هذه المعطيات أن متوسط معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في الفترة 2000-2005 قد سجل ارتفاعا ملموسا مقارنة بعشرية التسعينات، وتزامنت هذه الفترة مع إطلاق مجموعة من المشاريع في إطار برنامج الإنعاش الإقتصادي 2001-2004، وتواصل النمو الإيجابي في السنوات 2006-2010، لكن النمو في الفترة 2006-2009 كان بوتيرة أقل بالرغم من زيادة الإنفاق الاستثماري بحجم أكبر مع سلسلة المشاريع الكبرى التي تضمنها البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي 2005-2009 والبرنامجين التكميليين المرافقين له الخاصين بالجنوب والهضاب العليا المتعلقين بالفترة 2006-2009، حيث تباطأ النمو إلى حدود 1,8 % سنة 2006 بسبب تباطؤ نمو قطاع المحروقات الناتج عن أعمال الصيانة في هذه السنة<sup>2</sup>، ثم انتعش النمو إلى 3,5 % سنة 2007 التي تواصلت فيها المشاريع الكبرى في قطاع السكن والسدود والفلاحة وسجلت سنة 2007 انطلاق أشغال الطريق السيار شرق-غرب، غير أن تراجع الطلب العالمي على النفط في الربع الأخير من سنة 2008 وفي سنة 2009 بسبب تداعيات الأزمة العالمية أثر على هذا الانتعاش وتراجع النمو إلى 2,4 % ثم إلى 2,1 % في هاتين السنتين على الترتيب، ومع عودة التعافي للاقتصاد العالمي مدفوعا بحزم الإصلاحات المالية والتدخلات الحكومية للدول المتقدمة انتعشت السوق النفطية مجددا وارتفعت تقديرات معدل النمو إلى حوالي 4,6 % سنة 2010 بالتزامن مع السنة الأولى للبرنامج الخماسي 2010-2014 الذي تضمن تخصيص مبالغ كبيرة لاستكمال عدد معتبر من المشاريع الكبرى إضافة إلى مجموعة أخرى من المشاريع الجديدة.

نظرا لأن معدل نمو قطاع المحروقات يؤثر كثيرا في استقطاب المعدل الإجمالي للنمو فإنه يصعب معرفة مدى تأثير المشاريع الكبرى على معدل النمو الإجمالي، لذلك يجب تحييد قطاع المحروقات.

ولتحييد أثر قطاع المحروقات سنتتبع معدل النمو خارج المحروقات، وكل من معدل نمو قطاع البناء والأشغال العمومية والقطاع الفلاحي، وهذا باعتبار تسجيل أهم المشاريع الكبرى في الأشغال العمومية، السكن، الري، الفلاحة والتنمية الريفية.

والجدول يبين تطور معدلات النمو خارج المحروقات، ولقطاعي البناء والأشغال العمومية، والفلاحة.

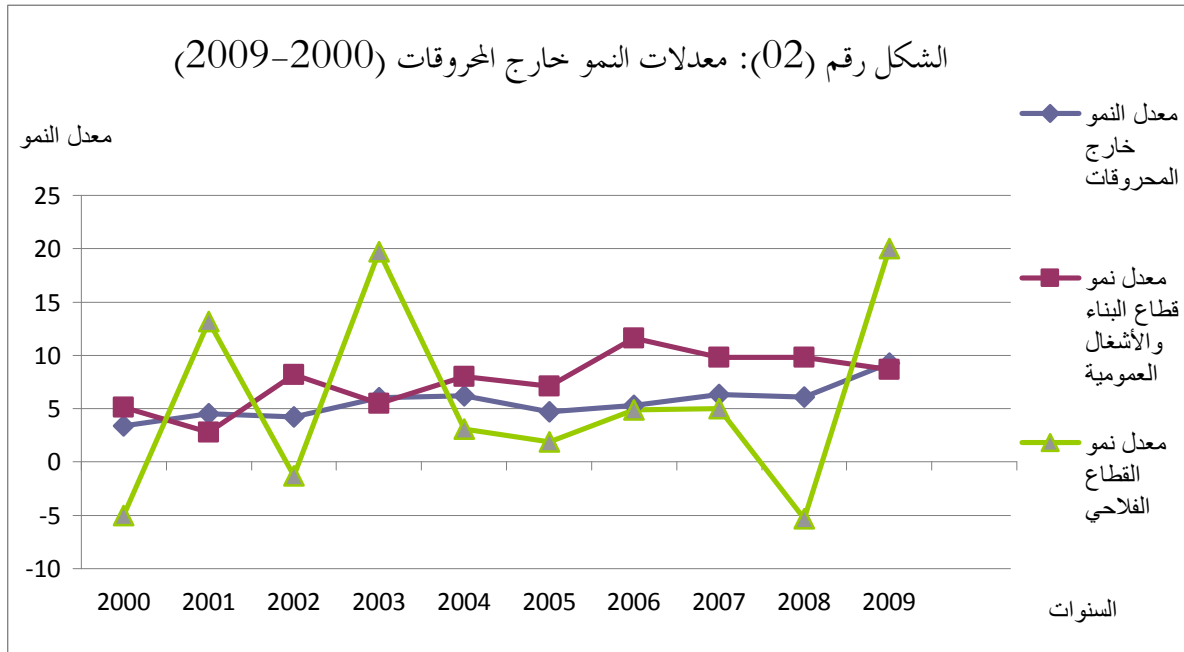
<sup>1</sup> Rapport « La situation économique et financière à fin 2001 », Ministère des Finances, p13.

<sup>2</sup> موجز إعلامي عن الجزائر صادر عن البنك الدولي في سبتمبر 2010، ص 1.

الجدول رقم (02): معدلات النمو خارج المحروقات خلال الفترة 2000-2009

السنوات	معدل النمو خارج المحروقات	معدل نمو قطاع البناء والأشغال العمومية	معدل نمو القطاع الفلاحي
2000	3,4	5,1	-5,0
2001	4,5	2,8	13,2
2002	4,2	8,2	-1,3
2003	6,0	5,5	19,7
2004	6,2	8,0	3,1
2005	4,7	7,1	1,9
2006	5,3	11,6	4,9
2007	6,3	9,8	5,0
2008	6,1	9,8	-5,3
2009	9,3	8,7	20

**SOURCE:** les Rapports annuels de la Banque d'Algérie (2000-2009). Et Rapport «La situation économique et financière à fin 2001», Ministère de Finances, p13.



المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على معطيات الجدول رقم (02).

نلاحظ من الجدول رقم (02) والشكل رقم (02) أن معدل النمو خارج المحروقات قد عرف تطورا كبيرا بين سنتي 2000 و2009، حيث انتقل من 3,4% إلى 9,3%، كما يلاحظ أن معدل النمو خارج المحروقات قد عرف ارتفاعا متواصلا في فترة تنفيذ برنامج الإنعاش الإقتصادي 2001-2004 باستثناء التراجع الطفيف سنة

2002، وبعد أن تراجع هذا المعدل سنة 2005 إلى 4,7% ارتفع طيلة الفترة 2006-2009 وتراوح بين 5,3% و9,3%.

وبالموازاة مع الوضعية الجيدة التي عرفها معدل النمو خارج قطاع المحروقات كان معدل نمو قطاع البناء والأشغال العمومية جيدا رغم تراجعها قليلا في بعض السنوات، وقد سجل هذا القطاع في الفترة 2006-2009 أحسن المعدلات، وفي المقابل لم يستقر معدل نمو القطاع الفلاحي على وتيرة واضحة حيث عرفت سنوات 2000 و2002 و2008 نموا سلبيا بينما عرفت السنوات الأخرى تباينا كبيرا حيث تذبذب معدل النمو بين 1,9% و20%.

يتبين من معطيات الجدول السابق أن المشاريع الكبرى التي تم مباشرتها في فترة العشرية 2000-2010 قد ساهمت في رفع معدل النمو خارج المحروقات إلى مستويات جيدة، غير أنه يتبين أن هذا المعدل كان مدفوعا بالأداء الجيد لقطاع البناء والأشغال العمومية أكثر منه من القطاع الفلاحي باستثناء سنوات 2001 و2003 و2009 التي عرف فيها القطاع الفلاحي معدلات نمو قياسية تزامنت مع ظروف مناخية مساعدة.

فقد ساهمت المشاريع الكبرى للسكن والطرق والموانئ والسدود في رفع معدل نمو قطاع البناء والأشغال العمومية بشكل معتبر وصل إلى مستوى 11,6% سنة 2006 وبقي في حدود 9% و10% في السنوات التي بعدها، وهي الفترة التي تميزت بإطلاق مشروع الطريق السيار ومشاريع كبرى أخرى في قطاعات السكن والري في إطار البرنامج التكميلي لدعم النمو وبرنامجي الجنوب والهضاب العليا.

أما بخصوص القطاع الفلاحي فرغم إطلاق السلطات العمومية للمخطط الوطني للتنمية الفلاحية ولسلسلة من المشاريع الهادفة للنهوض بالقطاع، إضافة إلى الانعكاسات الإيجابية لمشاريع الطرق والري والربط بالغاز والكهرباء على استقرار الفلاحين وانتعاش الأنشطة الفلاحية، إلا أن معدل نمو القطاع الفلاحي يبقى مرتبطا بشكل كبير بالظروف المناخية.

من خلال هذه المعطيات يمكن التأكيد على صحة التحليل التي تقول بوجود ارتباط قوي بين تطور نسبة الاستثمارات العمومية وارتفاع معدلات النمو الاقتصادي في العشرية الحالية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عرض محافظ بنك الجزائر أمام البرلمان في جلسة 20 أكتوبر 2010، الجريدة الرسمية لمناقشات المجلس الشعبي الوطني، السنة الرابعة رقم 172، 15 نوفمبر 2010، ص5.

## ب. تأثير المشاريع الكبرى على البطالة:

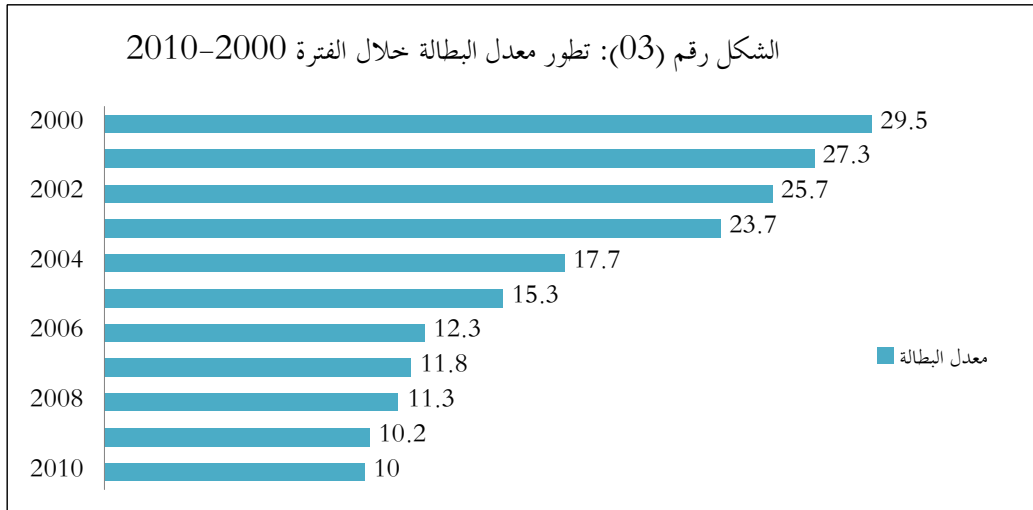
لمعرفة انعكاسات الاستثمارات العمومية الضخمة في الفترة 2000-2010 على معدلات البطالة، ومدى مساهمة المشاريع الكبرى في خلق مناصب الشغل نتبع تطور معدل البطالة خلال سنوات العشرية 2000-2010.

والجدول التالي يوضح تطور معدل البطالة خلال الفترة 2000-2010.

## الجدول رقم (03): تطور معدل البطالة خلال الفترة: 2000-2010

السنوات	معدل البطالة	السنوات	معدل البطالة
2000	29,5	2006	12,3
2001	27,3	2007	11,8
2002	25,7	2008	11,3
2003	23,7	2009	10,2
2004	17,7	*2010	10,0
2005	15,3		

المصدر: التقرير السنوي لبنك الجزائر، أعداد مختلفة. \* الموقع الرسمي للوزير الأول على الانترنت، أفريل 2011.



المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على الجدول رقم (03)

نلاحظ من الجدول رقم (03) والشكل رقم (03) أن معدل البطالة عرف ارتفاعاً كبيراً في السنوات الأولى لهذه العشرية فاقت 23%، لكن هذا المعدل سجل انخفاضاً مستمراً من سنة لأخرى، حيث انتقل من معدل 29,5% سنة 2000 إلى 10,0% سنة 2010.

يتبين أن المشاريع الكبرى التي تم تسجيلها في الفترة 2000-2010 في مختلف القطاعات قد ساهمت في تشغيل أعداد معتبرة من العاطلين عن العمل، سواء من خلال الآثار المباشرة لهذه المشاريع على التشغيل أو من خلال مساهمة المشاريع الكبرى في تحفيز المؤسسات وتوسيع الأسواق وتوفير خدمات البنية الأساسية لنمو وتوسع الأنشطة الاقتصادية.

#### رابعاً: مشروع الطريق السيار شرق-غرب

المشروع العملاق الذي سمي مشروع القرن، والذي يعتبر أكبر ورشة عرفتها الجزائر في جانب المنشآت الأساسية، هو المشروع المتمثل في الطريق السيار شرق-غرب الممتد على مسافة 1216 كم الذي يربط الجزائر من حدودها الشرقية بالطارف عند تونس إلى حدودها الغربية بتلمسان عند المملكة المغربية، الذي يدخل في إطار إستراتيجية الدولة لبرنامج هياكل ومنشآت أساسية عصرية وفق معايير الجودة العالمية من أجل توفير متطلبات التنمية المستدامة.

ويندرج هذا المشروع أيضا ضمن سعي الجزائر للقيام بدورها مغاريا وإفريقيا في إطار التكامل الاقتصادي الإقليمي، حيث سيشكل هذا الطريق شريانا للتنمية بمنطقة المغرب العربي وإفريقيا بالنظر إلى الموقع الجيوستراتيجي الذي تحتله الجزائر، وبالنظر إلى الموارد المتوفرة، مما يسمح للجزائر بأن تكون قطبا اقتصاديا متميزا إقليميا، تمكن للأنشطة الاقتصادية المحلية بأن تنمو وتتوسع، وتجذب الاستثمارات الأجنبية في مختلف القطاعات.

كما يكتسي مشروع الطريق السيار شرق-غرب أهمية كبيرة في التنمية المحلية، من حيث توفير شروط التوازن الإقليمي في توزيع الأنشطة الاقتصادية، ومن حيث فك العزلة عن الكثير من المناطق وتحسين الظروف المعيشية لنسبة كبيرة من السكان، إضافة إلى الانعكاسات الإيجابية الأخرى المتمثلة في تقليص حوادث المرور، وريح الوقت وخفض تكاليف وسائل النقل عند التنقل عبر مختلف ولايات الوطن.

يتضمن مشروع انجاز الطريق السيار شرق-غرب اعتماد المعايير الدولية في الأمن والوقاية، حيث سيتم التحكم في الحركة المرورية عبر كافة محاور الطريق عن طريق نظام حديث قائم على تقنية مد خطوط الألياف البصرية، وتنصيب كاميرات مراقبة متطورة ومربوطة بالساتل ولوحات توجيهية مصممة وفق مقاييس عالمية تراعي السلامة المرورية وتسمح بعرض المعطيات المتعلقة بحالة وظروف حركة المرور عبر كافة المقاطع.

ويشكل الطريق السيار أيضا موردا إضافيا للخزينة العمومية وذلك باعتماد نظام الدفع المغلق الذي يسمح بتحصيل رسوم الاستغلال من مستعملي الطريق، كما أنه إضافة إلى أهمية الطريق في حد ذاته من الناحية السياحية لما يشتمل عليه من منشآت فنية ونظرا لوجود الكثير من مقاطعه في مناطق سياحية، سيتم أيضا تخصيص مساحات وفضاءات واسعة لإبراز الخصوصية الثقافية لكل منطقة يعبرها الطريق السيار، كما سيتم انشاء مرافق تجارية وترفيهية

بمقاييس جودة عالية كمحطات الخدمات، الفنادق، مساحات الترفيه والتسوق، المصليات، مساحات لعرض منتجات الصناعة التقليدية.

### 1. الأهمية الاقتصادية لمشروع الطريق السيار:

يحتل قطاع الأشغال العمومية مكانة محورية في الإستراتيجية التنموية التي تنتهجها السلطات العمومية منذ سنة 2000، نظرا للدور الذي يقوم به في الاقتصاد الوطني سواء من خلال التأثير المباشر لمشاريع القطاع أو من خلال التأثير المضاعف على القطاعات الأخرى، حيث تساهم مشاريع الهياكل والمنشآت الأساسية الموكلة إليه في التنشيط الفعال للقطاعات المرتبطة بالأشغال العمومية أثناء مراحل الإنجاز كصناعة مواد البناء وقطاع النقل والخدمات الأخرى، أو بعد جاهزية المشاريع ومساهمتها المباشرة في توفير البيئة الملائمة لنمو وتوسع الأنشطة الاقتصادية وتحسين الظروف المعيشية للسكان.

ويشكل مشروع الطريق السيار شرق-غرب منذ الانطلاق في إنجازه الحلقة الرئيسية في قطاع الأشغال العمومية، نظرا لضخامة المشروع من حيث التكاليف والوسائل المسخرة للإنجاز وانعكاساته الإيجابية على مناطق كثيرة من الوطن، ونظرا أيضا لاعتباره الجزء الأهم في خطة عمل القطاع التي تهدف إلى إنجاز شبكة طرق مهيكلية وعصرية وفق المقاييس الدولية والتي تمتد لآفاق 2025.<sup>1</sup>

كما تراهن السلطات العمومية على مشروع الطريق السيار شرق-غرب من أجل تحقيق جملة من الأهداف الخاصة بتهيئة الإقليم وتطوير الاقتصاد الوطني في إطار إستراتيجية التنمية المستدامة، مع التأكيد على استفادة أكبر عدد ممكن من السكان في مختلف المناطق، وذلك من خلال:

- المساهمة القوية في دعم النمو الإقتصادي.
- المساهمة الفعالة في التشغيل من خلال استحداث آلاف مناصب العمل.
- التأثير المباشر في دفع عجلة التنمية، والتأثير المضاعف على مختلف القطاعات.
- تحسين الخدمة العمومية المقدمة في مجال نوعية الطرقات.
- إحداث نوع من التوازن الإقليمي في توزيع الأنشطة الإقتصادية.
- تقليص حوادث المرور والتكاليف الاجتماعية المترتبة عنها.
- ربح الوقت واختصار المسافات، مما يساعد على ازدهار الأنشطة الإقتصادية وتسهيل التواصل بين سكان مختلف الولايات والمناطق.

<sup>1</sup> الموقع الرسمي على الانترنت لوزارة الأشغال العمومية، أفريل 2011.

## 2. تأثير مشروع الطريق السيار على مختلف القطاعات الاقتصادية:

### أ. تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع الأشغال العمومية:

يمثل مشروع الطريق السيار شرق-غرب أكبر ورشة عرفها قطاع الأشغال العمومية في الجزائر منذ الاستقلال، وقد شكلت المبالغ المرصودة لإنجاز الطريق السيار والمقدرة بحوالي 805 مليار دج نسبة أكثر من 31% من الميزانية الخاصة بقطاع الأشغال العمومية طيلة الفترة 2005-2009 المقدرة بحوالي 2550 مليار دج المخصصة لإنجاز حوالي 5000 مشروع يخص القطاع.<sup>1</sup>

ويمكن إجمال أهم تأثيرات مشروع الطريق السيار وانعكاساته على قطاع الأشغال العمومية في العناصر التالية:<sup>2</sup>

- تجسيد أهداف رئيسية من مخطط عمل قطاع الأشغال العمومية بفضل مشروع الطريق السيار، حيث انتقلت نسبة الطرق الوطنية التي هي وضعية مقبولة من 55% سنة 1999 إلى 95% سنة 2009، وانتقلت نسبة الطرقات التي عرضها يفوق 7 متر إلى حوالي 80%.

- اكتساب خبرة إنجاز المشاريع الكبيرة، فبعد أن كان قطاع الأشغال العمومية يفتقر إلى التجربة في إنجاز ومتابعة مثل هذه المشاريع اكتسب خبرة كبيرة في مراحل إنجاز الطريق السيار شرق-غرب، وهذا ما جعل السلطات العمومية تفكر في توسيع مساهمة الشركات الوطنية في المشاريع المستقبلية نظرا لاكتساب قطاع الأشغال العمومية لقدرة المتابعة والتسيير المحكم لإنجاز المشاريع الكبرى، مثل ما هو منتظر مع مشروع الطريق السيار الخاص بالهضاب العليا.

- تنمية وتطوير القدرات البشرية على مستوى قطاع الأشغال العمومية بفضل الاحتكاك بالخبرات والمهارات الأجنبية، كما يتيح مشروع الطريق السيار شرق-غرب فرصة كبيرة لنقل المعارف والتكنولوجيا الحديثة التي تعرفها الدول المتقدمة، وقد تم تنظيم عدة دورات تكوينية لفائدة مهندسي وإطارات القطاع في كل من الصين واليابان، وقصد التحكم أكثر في تسيير ومتابعة إنجاز المشاريع الكبرى سيتم إنجاز المدرسة العليا لتسيير المشاريع الكبرى والمركز الوطني لمراقبة النوعية.

- اكتساب التقنيات الجديدة في إنجاز المشاريع الكبرى، مثل تقنيات التصميم الرقمي للأرض وتقنيات الكوابل في إنجاز الجسور، إضافة إلى استخدام البرمجيات الخاصة وكيفية استغلال المعطيات الجيولوجية في إنجاز المنشآت الفنية والأنفاق.

<sup>1</sup> ملف "طريق الألفية الثالثة السيار"، وزارة الأشغال العمومية، ص6.

<sup>2</sup> الموقع الرسمي على الانترنت لوزارة الأشغال العمومية، أبريل 2011.



- التحكم من حيث النوعية والسرعة في إنجاز الأنفاق الحضرية باعتماد طرق البناء الجاهز، ويسجل في هذا الإطار إدخال القطاع لنظام العمل المتواصل 24 سا/24 سا.
- نظرا لأهمية مشروع الطريق السيار وضرورة المحافظة عليه، فقد استفاد قطاع الأشغال العمومية من وضع نظام جديد للتكفل بصيانة شبكة الطرقات بإنجاز 500 دار للصيانة و 48 دار للعتاد.
- استحداث 77191 منصب عمل في إطار الاحتياجات الأولية عند انطلاق عملية الانجاز، منها 54446 منصب عمل لفائدة الجزائريين و 22745 منصب للأجانب، مع توقع وصول مناصب العمل المستحدثة إلى حوالي 100 ألف منصب مباشر بمعدل 84 عامل لكل كيلومتر (المهندسون، التقنيون، سائقو الآلات، أعوان الأمن...) إضافة إلى 100 ألف منصب غير مباشر عند فتح محطات الخدمات والصيانة ومراكز دفع الرسوم والمرافق الأخرى.

#### ب. تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع الصناعة:

نظرا للحجم الكبير لمشروع الطريق السيار الذي يمتد من الحدود الجزائرية التونسية إلى الحدود الجزائرية المغربية، وإنجازه وفق معايير (3X2) أي مزدوج بثلاثة أروقة، فقد كانت الاحتياجات كبيرة جدا لمواد البناء، والتي قدرت بأكثر من 02 مليون طن من الإسمنت وحوالي 05 ملايين طن من الرمل وحوالي مليون طن من الزفت ومليون طن من الفولاذ، وأكثر من 45 مليون طن من الحصى، كما تم تقدير المستلزمات من العتاد بحوالي 5730 وحدة عتاد تخص مراكز الخرسانة والحاجر ومحطات الهرس وغيرها، وقد توزعت هذه الاحتياجات على الحصص الثلاث للطريق السيار، مما ساهم في انتعاش صناعة مواد البناء في جهتي الشرق والغرب وناحية الوسط.

والجدول التالي يوضح احتياجات مشروع الطريق السيار شرق-غرب من مواد البناء التي قدرتها مصالح وزارة الأشغال العمومية، وذلك في الحصص الثلاثة المتعلقة بمقاطع الشرق، الوسط والغرب.

#### الجدول رقم (04): احتياجات مشروع الطريق السيار من مواد البناء

مواد البناء	حصصة الشرق	حصصة الوسط	حصصة الغرب
الإسمنت	1.800000 طن	693132 طن	381119 طن
الرمل	2.600000 طن	1.250634 طن	1.109036 طن
الزفت	400000 طن	147470 طن	372609 طن
الحصى	35 مليون طن	5.632908 طن	4.723697 طن
الفولاذ	725000 طن	136776 طن	116042 طن

المصدر: ملف "طريق الألفية الثالثة السيار"، وزارة الأشغال العمومية.

ويسهل الطريق السيار شرق-غرب أيضا نمو وتوسع الأنشطة الصناعية وجذب الاستثمارات الأجنبية في القطاع الصناعي<sup>1</sup>، وذلك نظرا لتوسع مساحة العقار الصناعي الجاذب للاستثمار على طول ضفتي الطريق السيار، حيث أن المستثمرين الصناعيين وبعد أن كانوا يجدون صعوبات كبيرة لإنشاء وحداتهم الصناعية بالقرب من المدن الكبيرة فقط لتخفيض تكاليف النقل وتسهيل الوصول للأسواق والموانئ، سيمكن لهم استغلال الكثير من المناطق على ضفتي الطريق السيار بالنظر إلى جودة الطريق وسرعة وسهولة الوصول إلى جميع المدن الكبيرة والموانئ والمطارات.

كما بدأت تظهر تدريجيا التأثيرات الايجابية للطريق السيار على الصناعات التقليدية على مستوى المقاطع المستكملة، ومنتظر أن تنعز هذه التأثيرات أكثر خاصة وأن المشروع سيعرف تهيئة مراكز تسوق ومساحات لعرض منتجات الصناعة التقليدية عبر الكثير من المحاور، ونظرا لاختلاف المناطق التي يعبرها الطريق السيار وتنوع العادات والتقاليد والأنشطة الحرفية لسكان هذه المناطق فإن تنظيم عرض منتجات الصناعة التقليدية سيسمح بزيادة وتطوير الإنتاج، وقد بدأ سكان بعض المناطق في التأقلم بعرض الحلبي والأواني الفخارية.

#### ت. تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع الفلاحة والتنمية الريفية:

يتضمن مشروع الطريق السيار برنامجا خاصا بغرس ضفتي الطريق بأنواع من الأشجار كالنخيل والزيتون وأشجار البرتقال في إطار المحافظة على البيئة وتدعيم القطاع الفلاحي، حيث من المنتظر غرس حوالي 25 مليار متر مربع تتم تهيئتها على ضفتي الطريق السيار<sup>2</sup>، وفي هذا الإطار تم غرس بعض المناطق على جانبي محاور الطريق السيار بمعسكر ووهران وبومرداس في انتظار استكمال مخطط الغرس في باقي المناطق.

وإضافة إلى ذلك فإن الطريق السيار سيساهم بنسبة كبيرة في تسهيل تسويق المنتجات الفلاحية، حيث بدأ سكان المناطق الفلاحية الواقعة بجانب المحاور المكتملة في استغلال ضفتي الطريق لعرض منتجاتهم المتنوعة كالقراولة والتين والعنب والتين الهندي والزيتون والتبن والعسل ومختلف الخضر والفواكه، في انتظار تهيئة مساحات منظمة لهذا الغرض، كما أن اختصار المسافات وريح الوقت سيمكن الفلاحين من بيع منتوجاتهم الفلاحية وإيصالها للأسواق في أقل وقت ممكن وبأقل الخسائر بالنظر إلى أن عربات النقل ستستفيد من ميزة تقلص المسافات وجودة الطريق التي تساهم في تخفيض تكلفة استغلال العربات.

<sup>1</sup> M.BELATTAF (Université de Bejaïa, Laboratoire d'Economie et développement), Impacts socioéconomiques et environnementaux de l'autoroute Est-Ouest en Algérie, journées du développement du GRES, l'Université Montesquieu - Bordeaux IV, France, P.21.

<sup>2</sup> ملف "طريق الألفية الثالثة السيار"، وزارة الأشغال العمومية، ص54.

كما أن قطاع الفلاحة والتنمية الريفية يستفيد أيضا من الآثار الإيجابية غير المباشرة لإنجاز الطريق السيار، وذلك بمساهمة هذا المشروع في فك العزلة عن الكثير من المناطق الريفية ومساعدة سكان هذه المناطق على الاستقرار بأراضيهم ومباشرة الأنشطة الفلاحية المختلفة في ظروف أحسن.

### ث. تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع التجارة:

يسمح مشروع الطريق السيار بازدهار الأنشطة التجارية، بسبب ربح الوقت أثناء قطع المسافات وسهولة التواصل، حيث يمكن الطريق السيار الوحدات الإنتاجية ومختلف المنتجين من تخفيض تكاليف نقل منتجاتهم إلى الأسواق، ويساعد الطريق السيار على تسهيل التواصل بين المستوردين وتجار الجملة من جهة وتجار التجزئة والأسواق النهائية من جهة أخرى خاصة بعد استكمال ربطه بالموانئ والمطارات والمدن الأخرى.

كما ستسمح المرافق المتنوعة التي ستوزع على ضفتي الطريق السيار من نمو وتوسع الأنشطة التجارية، مثل محطات الراحة والخدمات، مساحات الترفيه والتسوق.

غير أن هناك تأثيرات سلبية لإنجاز الطريق السيار على الكثير من الأنشطة التجارية في بعض المناطق، حيث أن تغير مسار الطرق السابقة لصالح المسار الجديد الذي فرضه الطريق السيار جعل الأنشطة التجارية المستفيدة من المسارات السابقة تضرر خاصة وأن المعايير المستعملة في إنجاز الطريق السيار قد فرضت إقامة أماكن معينة فقط للتسوق والأنشطة التجارية.

### ج. تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع السياحة:

يعتبر الطريق السيار في حد ذاته هيكلا سياحيا جذابا، حيث يضم العديد من المنشآت الفنية المميزة التي تستهوي السياح، إذ أنه يحتوي على الكثير من الجسور والأنفاق والمحولات التي إضافة إلى أنها هياكل ذات تقنيات معقدة في الإنجاز تتميز أيضا بجمال فني، مثل جسر "واد الرخام" بالبويرة الذي يعتبر من أكبر الجسور في إفريقيا.

ويضاف إلى هذا الدور الكبير الذي يلعبه الطريق السيار في النهوض بالسياحة سواء الداخلية أو الأجنبية، وهذا بالنظر إلى مساره الذي يعبر الكثير من المناطق في مختلف الولايات، مما يسهل الوصول إلى الأماكن السياحية المتنوعة ومختلف القرى والمدن من شرق الجزائر إلى غربها.

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

### ح. تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع النقل:

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

أما من ناحية الوقت والتكاليف، فللطريق السيار شرق-غرب انعكاسات إيجابية على حركة تنقل البضائع والأفراد من خلال تقليص المدة الزمنية أثناء التنقل بشكل معتبر نظرا لجودة الطريق السيار واتساعه مما يقلل من نقاط الازدحام إلى الحد الأدنى ويخفض من تكاليف استغلال العربات، إضافة إلى الانخفاض المتواصل لحوادث المرور حيث تشير الإحصائيات إلى انخفاض نسبة حوادث المرور في الأشهر الأولى لسنة 2010 بحوالي 25,39% عن نفس الفترة من 2009.<sup>1</sup>

### خلاصة:

سعت السلطات العمومية عن طريق المشاريع الكبرى إلى رفع معدلات النمو الاقتصادي خارج قطاع المحروقات وتحسين أداء مختلف القطاعات الاقتصادية للحد من التبعية شبه المطلقة لعائدات المحروقات، والعمل على استيعاب الأعداد الكبيرة للعاطلين عن العمل في مختلف الأنشطة الاقتصادية سواء الأنشطة المباشرة التي تتيحها هذه المشاريع أو الأنشطة غير المباشرة التي ستنشأ نتيجة للخدمات العمومية التي ستوفرها المنشآت والهيكل الأساسية بعد إنجازها، ورغم الانتهاء من بعض المشاريع إلا أن الكثير منها مازال في طور الإنجاز، ولذلك فإن الآثار الاقتصادية لمجموع هذه المشاريع ستظهر تدريجيا أي بعد أن تبدأ الوحدات الإنتاجية والأنشطة الاقتصادية من الاستفادة من توفر الهياكل الأساسية وتوسع الأسواق الذي سيكون نتيجة لإنجاز هذه المشاريع الكبرى في مختلف مناطق الوطن.

وفي هذا الإطار تراهن السلطات العمومية على مشروع الطريق السيار شرق-غرب لتحقيق جملة من الأهداف الخاصة بتهيئة الإقليم وتطوير الاقتصاد الوطني في إطار إستراتيجية التنمية المستدامة، مع التأكيد على استفادة أكبر عدد ممكن من السكان في مختلف المناطق، ويفتح مشروع الطريق السيار آفاقا واعدة لمختلف القطاعات الاقتصادية.

<sup>1</sup> عرض السيد وزير النقل بخصوص قطاع النقل في جلسة الاستماع أمام رئيس الجمهورية، بتاريخ: 26 أكتوبر 2010.