

البنية التحتية للنقل كعامل للتكامل الاقتصادي وزيادة النمو في منطقة المغرب العربي

د. زنادي زينة
جامعة سوق اهراس

د. عابدي محمد السعيد
جامعة سوق اهراس

Abstract:

The study links the relationship between sustainable land transport, which is the main driver of development and economic integration in the Maghreb region. The importance of this topic is reflected in its consideration of the sustainability of land transport, considered one of the most important issues of sustainable development as the bThe study aims to identify the main negative and positive aspects of land transport policies in the state of Algeria and the Maghreb countries, and identify the most important strategies for increasing dependence on land transport in foreign trade. est solution at present.

Keywords: Infrastructure, Land Transport, Economic Integration, Maghreb Countries.

الملخص:

تقوم الدراسة على ربط العلاقة بين النقل البري المستدام الذي يعتبر المحرك الرئيسي للتنمية والتكامل الاقتصادي في منطقة المغرب العربي. وتتجلى أهمية هذا الموضوع كونه يبحث في موضوع استدامة النقل البري والذي يعتبر من أبرز مواضيع التنمية المستدامة باعتبارها الحل الأمثل في الوقت الراهن. تهدف الدراسة إلى تحديد أهم السلبيات والإيجابيات الخاصة بسياسات النقل البري في دولة الجزائر ودول المغرب العربي، وتحديد أهم الاستراتيجيات الخاصة لزيادة الاعتماد على النقل البري في التجارة الخارجية.

الكلمات المفتاحية: البنية التحتية، النقل البري، التكامل الاقتصادي، دول المغرب العربي.

المقدمة العامة:

تمارس خدمات النقل بمختلف أنواعه (البري، المائي، الجوي) دورا حيويا وفعالا في دفع عملية الإنماء الاقتصادي والاجتماعي في كافة دول العالم، وذلك بغض النظر عن تباين الفلسفة الاقتصادية التي تعتمدها هذه الدول والتي تحدد بدورها نوعية ونطاق تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، وكذلك بغض النظر عن اختلاف أنماط التنمية الاقتصادية واستراتيجياتها المستهدفة.

بحيث يمكن القول بأن خدمات النقل هي أساس التقدم الحضاري عامة والتقدم الاقتصادي بصفة خاصة، إذ أن توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على حمل ونقل البضائع والأشخاص فقط بل أيضا نقل المعارف والتقنيات من مكان لآخر عبر المسافات المتباينة بسرعة ومرونة وأمان، وفق أقصر السبل والطرق وأيسرها بأقل تكلفة لتوليد وتعظيم المنافع الزمنية والمكانية الاستهلاكية والإنتاجية من أجل زيادة الإنتاجية و من أجل زيادة الإنتاج والتخصص وتوسيع نطاق السوق، مما يحقق وفورات اقتصادية هامة لمختلف الصناعات. كما يدعم نشاط النقل الاتصالات والعلاقات ويقارب بين الشعوب من خلال تسهيل السفر ودعم الجوانب الاجتماعية بجانب الأنماط الاستهلاكية وزيادة التبادل التجاري سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي أو العالمي ويساهم نشاط النقل في تنمية ودعم الأنشطة السياحية المتزايدة الأهمية محليا ودوليا. ولقد تزايد في الآونة الأخيرة الاهتمام بالنقل من ناحية استدامته أيا لأخذ بعين الاعتبار البعد الاقتصادي، الاجتماعي والبيئي.

لقد برز مصطلح التكامل الاقتصادي في العالم خلال النصف الثاني من القرن الماضي كنتيجة لرغبة العديد من الدول في الانضمام إلى تجمعات إقليمية لتحقيق عدد من الأهداف الاقتصادية، والسياسية، والأمنية، حيث شهدت قارة أوروبا ولادة أول وأكبر تجمع إقليمي في العالم، وهو الاتحاد الأوروبي. كما شهدت العقود الثلاثة الأخيرة ظهور عدد من التجمعات الإقليمية في آسيا، والأمريكيتين، وأفريقيا.

وتحاول دول المغرب العربي زيادة الاتحاد بينها من خلال مختلف السياسات والاستراتيجيات الحكومية بالاعتماد على مجموعة من العوامل خاصة النقل الذي يعتبر المحرك الرئيسية للتدفقات التجارية.

والعلاقة التي تربط النقل بالتكامل الاقتصادي قديمة منذ عصر "آدم سميث" الذي قدم فكرة وجود علاقة إيجابية بين البنية التحتية (بما فيها النقل) والتجارة، واستندت من هذه الفكرة الصلة بين: البنية التحتية، النقل، التبادل والتنمية. وإن تحسين البنية التحتية يقلل من تكاليف الإنتاج، ويكثف ويسهل التجارة، ثم يسمح بالتخصص، وهذا يؤدي إلى وفورات الحجم والمزايا النسبية.

وفي هذه الورقة البحثية سوف نحاول توضيح العلاقة وابرز أهمية النقل البري المستدام في تحقيق التكامل الاقتصادي والنمو في منطقة المغرب العربي.

إشكالية الدراسة: في هذه الدراسة سوف نحاول الإجابة على التساؤل الرئيسي التالي :

هل سياسات النقل البري المستدام تساهم في زيادة التكامل الاقتصادي في منطقة المغرب العربي؟

وبغرض تبسيط السؤال، نحاول تفكيكه إلى مجموعة من التساؤلات التي تتمحور حول:

- ما هو تعريف النقل البري؟ و النقل البري المستدام؟
- ما هي مختلف السياسات الخاصة بالنقل البري المستدام؟
- ما مضمون الطروحات النظرية السائدة في التحليل الاقتصادي الإقليمي؟
- هل يمكن للنقل البري المستدام أن يرفع من الاندماج الاقتصادي من خلال رفع التدفقات التجارية؟
- ما هو واقع النقل البري المستدام في دول المغرب العربي؟

فرضيات الدراسة: من أجل الإجابة على إشكالية الدراسة تم الإعتماد على الفرضيات التالية:

الفرضية الرئيسية: يساهم النقل البري المستدام في خلق التكامل الاقتصادي في منطقة المغرب من خلال زيادة التدفقات التجارية.

تبرز أهمية الدراسة في ربط العلاقة بين النقل البري المستدام الذي يعتبر المحرك الرئيسي للتنمية والتكامل الاقتصادي لدول المغرب العربي، كما تتجلى أهمية هذا الموضوع كونه يبحث في موضوع استدامة النقل البري والذي يعتبر من أبرز مواضيع التنمية المستدامة باعتبارها الحل الأمثل في الوقت الراهن. وأهميته كذلك تحديد أهم السلبيات والإيجابيات الخاصة بسياسات النقل البري في الجزائر، وتحديد أهم الاستراتيجيات الخاصة لزيادة الاعتماد على النقل البري في التجارة الخارجية.

1. مراجعة الأدبيات:

سوف نعرض أهم الطروحات و النظريات السائدة التي وضعت علاقة بين النقل و التكامل الاقليمي من خلال تأثير النقل على البنية التجارية، و

1

أ. نظريات التنمية و الدور الإنتاجي للبنية التحتية و التجارة:

إن فكرة وجود علاقة إيجابية بين البنية التحتية و التجارة قديمة منذ عصر "آدم سميث" الذي أكد بالفعل على أهمية البنية التحتية في تسهيل التجارة، و استندت هذه الفكرة على الصلة بين: البنية التحتية، النقل، التبادل و التنمية. حيث تقوم على أن تحسين البنية التحتية يقلل من تكاليف الإنتاج، و يكتف و يسهل التجارة، ثم فإنه يسمح بالتخصص، و هذا بدوره يؤدي إلى وفورات الحجم، و المزايا النسبية التي جاء بها "دافيد ريكرادو".

و تفترض نظرية "دافيد ريكرادو" أنه في ظل ظروف المنافسة الكاملة، فإن ثبات عامل أو أكثر من عوامل الإنتاج، و التخصص في الإنتاج يخلق مزايا نسبية في سياق العوامل الطبيعية، و علاوة على ذلك، التبادل يزيد من حدة المنافسة، و يحفز الابتكار.

كل هذه الحجج بينت أن تطوير البنية التحتية من أجل تسهيل التبادل يهيئ التنمية. و مع ذلك لا يوجد دليل تجريبي أكد هذا، و مما ساهم في وجود عدة دراسات للتعامل مع الصلة الموجودة بين البنية التحتية، التبادل و الإنتاج، و ذلك حتى ظهور الأعمال النظرية الناشئة بين 1940 و 1950 أو ما يسمى "بالدفعة القوية" (Big-Puch). لكن هذه الأخيرة، زاد الاهتمام بها منذ بداية الستينات من القرن الماضي، مع ظهور التعارض بين أثر المضاعف (multiplicateur) و أثر الطرد (évicution) لإنفاق العام. و هكذا خلال 30 سنة كان الدور الإنتاجي للبنية التحتية غير واضح، حيث في هذه المرحلة كان الاهتمام على الإنفاق العام كعامل رئيسي لارتفاع الطلب من منظور التقاليد الكيترية.

تعتبر نظرية التنمية النيوكلاسيكية نقطة الانطلاق للتحليلات التجريبية في هذا المجال، حيث تعرف مصدرين رئيسيين من الاختلاف في نصيب الفرد من الدخل: نصيب الفرد من رأس المال و كفاءة العمل. هذه النظرية بينت أن فقط كفاءة العمل يمكن أن يؤدي إلى زيادة دائمة في نصيب الفرد من الدخل. و مع ذلك فإن هذا النمو هو نتيجة لتقدم تقني خارجي و هذا حسب "سولو"، و إن الطابع الخارجي لتقدم التقني و تفاقم الاختلافات في مستوى المعيشة و الدخل الفردي سوف تسهل في التحدد الخاص بالقضية التي تجعل التقدم التقني من العوامل الباطنية للتنمية (endogène).

إن تطور التنمية الداخلية ظهرت في بداية التسعينات أدى إلى زيادة العوامل التفسيرية للنمو (مثل: التعليم، البحث و التطوير، الابتكار التكنولوجي، رأس المال العام، و الانفتاح التجاري... وغيرها).

و إن المساهمة النظرية التي جاء بها "بارو" سنة 1990 تجعل النفقات العامة للإنتاج الخاصة برأس المال العام كعامل ربحية تلقائي للحفاظ على الإنتاجية و التنمية على المدى البعيد.

هذا النموذج هو الإطار المرجعي لتحليل التنمية. في الواقع، إن "بارو" لديه مبدأ بسيط نسبيا أن الإنفاق العام يجعل النشاط الإنتاجي أكثر فاعلية. و من خصائص هذا النموذج هو إظهار الإنفاق العام في عملية الإنتاج، و علاوة على ذلك، يجب تسليط الضوء على علاقة واضحة بين سياسة الحكومة و التنمية الاقتصادية على المدى البعيد.

إن النظرية الجديدة للتجارة الدولية أو التجارة بين الأقاليم "كروغمان" تتيح التغلب على التحليل التقليدي لريكرادو. في هذه النظرية، مكاسب التبادل ناتجة عن تخفيض تكاليف الإنتاج، هذا الانخفاض مرتبط بالموقع الذي يعتمد على تكاليف النقل. و مع ذلك، فإن النقاش حول الدور الإنتاجي للبنية التحتية و الآثار الايجابية لانفتاح التبادل نتج عنه خلافات في الأعمال الميدانية.²

ب. البنية التحتية الاقتصادية و التنمية: الجدل الميداني

يقترح "هانسن" (1965) تصنيف البنية التحتية، حيث يميز البنية التحتية الاقتصادية التي وظيفتها الرئيسية هي المشاركة المباشرة في النشاط الإنتاجي، و أيضا البنية التحتية الاجتماعية تشارك في تطوير رأس المال البشري. و مع ذلك، فإن أول من حاول تعريف البنية التحتية تعود إلى

"جوشمن" سنة 1966، الذي يرى أن البنية التحتية تعادل مجموع المنشآت و الهياكل المادية، و البيانات الفكرية تحت تصرف الوحدات الاقتصادية، مما يساعد على جعل إمكانية تحقيق تكافؤ العوائد لمختلف عوامل الإنتاج، من خلال ترشيد تخصيص الموارد.

و حسب " جوشمن " البنية التحتية هي الدعم الذي تقدمه الدولة للاقتصاد لتجنب الأضرار المحلية و المشاكل المتعلقة بالمنافسة. و يتم تجميع هذه البنيت التحتية إلى ثلاث فئات: المادية، المؤسسية و الخاصة بالأفراد.

و يعتبر "راتنر" أول من سلط الضوء على البعد الإنتاجي لرأس المال العام عن طريق التنوؤ بدالة إنتاج في الفترة 1949 إلى 1973، و في سنة 1983 قام كل من "رام" و "رمزي" بإعادة فكر "راتنر" و كانت النتيجة الحصول على مساهمة إيجابية من رأس المال العام. و الرائد الأول الذي فصل هذه الفكرة هو "أوشوار" من خلال نشر سلسلة من ثلاث دراسات ميدانية سنة 1989.

— الدراسة الأولى تبين وجود علاقة إيجابية مفسرة إلى حد كبير بين الرأس المال العام للبنية التحتية و الإنتاج الكلي القائم على البيانات الاقتصادية خلال الفترة الممتدة من 1945 و 1986، و يجب الأخذ بعين الاعتبار قرارات الاستثمار العام عند تقييم دور الدولة في تحسين الإنتاجية و التنمية الاقتصادية. و علاوة على ذلك، الخلاصة التي جاء بها "أوشوار" أن انخفاض معدل النمو و الإنتاجية الإجمالية التي لوحظت في الولايات خلال الفترة 1971 و 1985 هو تفسير واضح لانخفاض معدل نمو مخزون رأس المال العام للبنية التحتية.

— أما الدراسة الثانية فهي تأيد لنتائج الدراسة أولى و كانت سنة 1989. أما الدراسة الثالثة امتدت أكثر باستخدام نموذج المحاكاة الديناميكية، و تأثير زيادة الاستثمار العام من قبل السلطات الاقتصادية الأمريكية سنة 1989. و تبين نتائج المحاكاة أن الزيادة في الاستثمار العام للبنية التحتية يؤدي إلى زيادة ربحية رأس المال الخاص و الاستثمار الخاص، مما يعنى التكامل بين الاستثمار العام و الاستثمار الخاص.

تعتبر "أليس مينال" من بين المؤلفين الذي تحققوا من صحة فرضية "أوشوار"، من خلالها قامت بتحليل الأثر الاقتصادي لمخزون رأس المال العام للبنية التحتية بين عامين 1970 و 1986 في الولايات الأمريكية، حيث لاحظت أن الدول التي تستثمر أكثر في البنية التحتية أظهرت نتائج اقتصادية أفضل، و ارتفاع الاستثمار الخاص، و تقليل البطالة.

أ. تخفيض تكاليف النقل و التكامل الاقتصادي: الإسهامات الجديدة للجغرافية الاقتصادية

لقد تجددت اتفاقيات التكامل الإقليمي في الفترة 1980 و 1990، و رغم أن معظم اتفاقيات التكامل هي إقليمية من الناحية الجغرافية، و لكن هناك بعض البلدان متباعدة جغرافيا، أو أهم في قارات مختلفة.

إن الدراسة التي قام بها "كروغمان" و " فينابلز" سنة 1990، يقترح نموذجا لإظهار العلاقات بين التكامل و توطن الشركات من خلال الأخذ بعين الاعتبار حصة تكاليف المعاملات من جهة، و التوازن بين تأثير حجم السوق و آثار المنافسة على السوق خلال عملية الانفتاح.

حيث في حال اندماج الدول تنتقل اليد العاملة تمنع ظهور الفرق في الأجور، و توزيع الأنشطة في منطقة تجعل تكاليف النقل منخفضة أو معدومة.

و يبين النموذج أن التكامل الاقتصادي يؤدي إلى نوعين من التركيز، الأول، انخفاض تكاليف التجارة و التفاوت في الأجور بين الأقاليم تحفز ظهور نظام مركز. الثاني، عدم تنقل اليد العاملة و استمرار انخفاض تكاليف التجارة يؤدي إلى إعادة توزيع بعض الشركات في المناطق المحيطة أين تكون الأجور منخفضة.

عندما تكون درجة الانفتاح بين الدول منخفضة، فإن الشركات تنتج أساسا للسوق المحلي أو الوطني، و من ناحية أخرى، عندما يكون الانفتاح قوي، فإن انخفاض تكاليف الاستيراد يسمح للشركات باقتناء مجموعة كبيرة من السلع بأسعار منخفضة.

تميل الشركات إلى الاستعانة بتغيير التوطن في المناطق التي تعاني من الازدحام، حيث تكاليف النقل المرتفعة. و تكاليف النقل المرتفعة تؤدي إلى تشتت الأنشطة، و الشركات تتوطن بالقرب من الطلب لتوفير أقل تكلفة لفئة السكان الثابتة (غير المتنقلة)، و مع انخفاض تكاليف النقل تركز المؤسسات على الاستفادة من الأسواق الكبيرة مع فرصة تلبية حاجيات فئة السكان الثابتة.

الانفتاح الاقتصادي يجلب هنا استقطاب الأنشطة، و انخفاض تكاليف المعاملات على المستوى الدولي و الإقليمي بسبب التكامل يجلب كذلك استقطاب الأنشطة.

لقد أشارا "نيس" و "تابوشي" (2003)، أن افتراض عدم تنقل القوى العاملة سكون غير مناسب في البلدان في طريق النمو أو المتخلفة. حسب "جيلان" (2003)، تحصل على نتائج مختلفة من خلال الأخذ بعين الاعتبار تكاليف التصدير، و هذه الأخيرة يمكنها إلغاء تأثير الطرد المركزي للانفتاح، والحفاظ على التوطن المكاني الذي تتركز الصناعة فيه في المنطقة.

و باعتبار وجود قوى عاملة ساكنة حسب كل من "كروغمان" و "أمبيتي" و "ماير" الذين حاولوا جعل التحقيق الميداني على شكل توقعات، و كانت النتائج أن انخفاض الحواجز التجارية تعزز التصنيع في البلدان النامية، و تشجع على نقل الأنشطة الصناعية من الدول المتقدمة إلى الدول النامية القريبة جغرافيا، و في القطاعات التي لا تحتاج إلى تنقلات كثيفة.

ولقد وجدت خلافات في مبادرات التكامل الاقتصادي، و هناك عدة أسباب أشار إليها كل من "كولير" و "كانين" سنة 1996، و "كرافسا" سنة 1998 و تمثلت في:

- القيود الخاصة بالقرارات تجاه الدول الأعضاء في الاتفاقيات هي غير فعالة و قليلة.
 - تخفيض الحواجز التجارية بين دول الأعضاء كثيرا ما تتأخر بسبب عدم التلقائية في العمليات.
 - التدابير الرامية إلى تعزيز تنقل حركة عوامل الإنتاج تنفذ جزئيا فقط.
 - انتماء العديد من البلدان إلى عدة مبادرات و اتفاقيات التكامل يخلق مشاكل عدم التوافق و تداخل القواعد.
 - إن آثار التكامل بين البلدان النامية، أو بين الدول المتقدمة و البلدان النامية، تتميز بمستويات عالية جدا من عدم التجانس في التنمية.
- و هناك عدة فئات البنية التحتية:
- البنية التحتية المادية: هي المواد والمعدات مثل مرافق أنظمة النقل و التعليم و الموارد المائية و الطاقة، و أنظمة الصرف الصحي و غيرها.

- البنية التحتية الخاصة بالأفراد (الشخصية): خصائص و صفات و نوعية السكان النشطين(التعليم، المؤهلات لمختلف الوظائف).
- البنية التحتية المؤسسية: تتمثل في القواعد ذات الصلة بالمنافسة، والقانون و العدل.

2. البنية التحتية للنقل و التجارة و الانتاج في المغرب العربي:

تلعب المواصلات دورا كبيرا في النشاط الاقتصادي لأي دولة، و التاريخ يشهد على أن المواصلات خاصة السكك الحديدية منها لعبت دورا هاما في انطلاقة الدول المتقدمة حاليا، لكن التأكيد على أهمية المواصلات لا يكفي وحده لأي عملية تكاملية بين مجموعة من الدول إذ يتطلب الأمر توفر امكانيات و مقومات أخرى.

أ. خصائص البنية التحتية للنقل:

- الطرق البرية: تتوفر منطقة المغرب العربي على شبكة من الطرق البرية تفوق 230 ألف كم، ما يزيد عن النصف منها معبدة، و هي المنطقة الوحيدة التي يعبرها طريق عرضي يربط بين بنغازي و مراكش رابطا بذلذ أربع دول، كما يوجد بها أطول طريق عابر للصحراء يربط الجزائر بحدود النيجر.³
- السكك الحديدية: طول شبكة المغرب العربي حوالي 9000 كلم منها 1300 كلم مكهربة، و 300 كلم مزدوجة الاتجاه.
- تنوزع هذه الشبكة على أربعة دول: الجزائر، تونس، المغرب و مورطانيا، بينما تفتقد ليبيا إلى هذا النوع من الطرق، و هي بصدد إنجاز 3170 كلم تربط تونس بليبيا، حيث معظم هذه الشبكة موروث عن الحقبة الاستعمارية، كما أنها تخاذي المناطق الزراعية و المنتحية لأنها وجدت أصلا لغرض تجاري.
- النقل البحري: تتوفر منطقة المغرب العربي على امكانيات معتبرة في هذا المجال من شأنها المساهمة في عملية التكامل، و يوجد بها نوعين من الموانئ:

- الموانئ الرئيسية ذات النشاط العام مثل : موانئ الدار البيضاء، الجزائر، وهران، تونس، صفاقس، طرابلس، نوادييو.
- موانئ متخصصة مثل: موانئ المحدية المتخصص لاستيراد المحروقات، و ميناء أرزيو.
- النقل الجوي: تمتلك دول المغرب هياكل قاعدية معتبرة من المطارات، منها المطارات الداخلية والخارجية.
- النقل بالأنابيب: هناك شبكة أنابيب الغاز التي تربط المغرب العربي بأوروبا و تتمثل في أنبوب الغاز الرابط بين الجزائر و إيطاليا مرورا بتونس، و خط الجزائر و إسبانيا مرورا بالمغرب.

الجدول رقم(1): الهياكل القاعدية للنقل في دول المغرب العربي

البلد	السكك الحديدية (كم)	الطرق البرية (كم)	الموانئ	المطارات
ليبيا	3170	24484	/	11
تونس	2154	17700	/	/
الجزائر	4146	108302	40	35
المغرب	1905	65000	10	16
موريتانيا	675	7525	10	10

المصدر: صبيحة بخوش، مرجع سبق ذكره، ص 106.

الجدول رقم(2): الهياكل القاعدية للطرق البرية في المغرب العربي

البلد	المساحة الكلية كم ² (أ)	شبكة الطرق الرئيسية (ب)	نسبة كثافة الطرق الرئيسية (ب/أ)
ليبيا	1759540	24484	1.39%
تونس	163610	17700	10.81%
الجزائر	2381741	108302	4.54 %
المغرب	446550	65000	14.55 %
موريتانيا	1030700	7525	0.73 %

المصدر: من اعداد الباحثين اعتمادا على الموقع <https://www.wikipedia.org/> و الجدول رقم (1)

الخاتمة العامة:

يعتبر النقل بصفة عامة المحرك الرئيسي للتجارة الداخلية والخارجية، حيث يساعد على زيادة العلاقة بين الأقاليم خلال زيادة التدفقات التجارية بينها. و النقل البري هو الوسيلة الأكثر استخداما بين الدول المتقاربة جغرافيا وهذا راجع لوجود بنية تحتية تربط مختلف القاليم، و إمكانية استخدام هذه الوسيلة من قبل معظم فئات المجتمع أي لا تحتاج لمهارات كبيرة، وكذلك التكلفة المنخفضة لهذه الوسيلة نسبة إلى الوسائل الأخرى. فمن خلال تطرقنا إلى تعريف النقل و تطوره التاريخي بصفة عامة ثم ومختلف التصنيفات الخاصة بالوسائل النقل، تمكنا كذلك من ربط العلاقة بين النقل و التنمية الاقتصادية من خلال الإيجابيات التي يقدمها قطاع النقل على مستوى الاقتصاد الكلي، وكذلك إيجابيات النقل على المستوى الجزئي أي الوحدات الاقتصادية، و تطرقنا كذلك إلى كيفية تحديد الطلب على خدمات النقل من خلال دراسة حاجة الأفراد للنقل، بناء على ذلك تحديد كيفية عرض هذه الخدمات و تخطيط منظومة شبكات النقل.

التوصيات:

- من خلال ما تم التطرق إليه و ما جاء في هذه الدراسة، فإننا نقترح جملة من التوصيات نسردها في ما يلي:
- الاهتمام أكثر بالهياكل القاعدية للنقل البري داخل منطقة المغرب العربي.
 - اتخاذ مجموعة من السياسات لتحقيق التنمية المستدامة للنقل البري بصفة خاصة و وسائل النقل الأخرى بصفة عامة.
 - بناء إطار اقتصادي بين دول المغرب العربي، و تشجيع التجارة عبر النقل البري.
 - السعي إلى توطيد العلاقات بين دول المغرب العربي لبناء شكل جديد من أشكال التكامل المتمثل في الاتحاد النقدي.
 - توحيد السياسات الخاصة بالنقل المستدام بين دول المغرب العربي بالدراسة لتسهيل التجارة الخارجية.
 - دعم و تعزيز المؤسسات الخاصة بالنقل البري من أجل زيادة التجارة الخارجية و بالتالي ارتفاع الكفاءة الاقتصادية.
 - العمل على فتح الحدود البرية بين الجزائر و المغرب لزيادة التدفقات التجارية الخارجية بين البلدين.

المراجع:

1. أيمن سليمان مزاهرة و علي فالح الشوابكة، البيئة و المجتمع، دار الشروق للنشر و التوزيع، الطبعة العربية الأولى، الإصدار الأول، مصر، 2003
2. بيلا بلسا، نظرية التكامل الاقتصادي، ترجمة : محمد عبد العزيز أحمد و آخرون، الدار القومية للطباعة و النشر، القاهرة، دون تاريخ.
3. حسين السعدي، أساسيات علم البيئة و التلوث ، دار اليازوري للنشر و التوزيع الطبعة العربية، 2006.
4. حمدي هاشم، جغرافية البيئة و مشكلات التلوث الصناعي في المناطق الحضرية دراسة تطبيقية، إيتراك للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، مصر، 2005.

5. حميد مجيد البياتي، المعجم الجامع لعلوم البيئة و الموارد الطبيعية، مؤسسة الوراق للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2008
6. خالد مصطفى قاسم، إدارة البيئة و التنمية المستدامة في ظل العولمة المعاصرة، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2007 .
7. صبيحة بخوش، اتحاد المغرب العربي بين دوافع التكامل الاقتصادي والمعوقات السياسية 1989-2007، دار حامد، الأردن.
8. Infrastructures de transport : facteur d'intégration et de croissance en zone CAMAC, www.afdb.org
9. <https://www.wikipedia.org/>

¹Infrastructures de transport : facteur d'intégration et de croissance en zone CAMAC, www.afdb.org

² Infrastructures de transport : facteur d'intégration et de croissance en zone CAMAC, op.cit, P 3.

³ صبيحة بخوش، اتحاد المغرب العربي بين دوافع التكامل الاقتصادي والمعوقات السياسية 1989-2007، دار حامد، الأردن، ص 105.