

الشعب

السعر: 100 أوقية

العدد 012 | يوليو 2021

تصدر عن الوكالة الموريتانية للأنباء

قطاع التجهيز والنقل:

منشآت عصرية..
أمانة وواعدة



في هذا

العدد

4

مُكونة التجهيز والنقل في برنامج تعهداتي..

آفاق مُشرّعة ومُنجزات شاهدة

28

الاستراتيجية الجديدة للسلامة الطرقية:

خطة طموحة للحد من حوادث السير و ضمان سلامة الطرق

20

مُراقبة الطرق في موريتانيا..

أداة لفك العزلة ومساهمة في التنمية

15

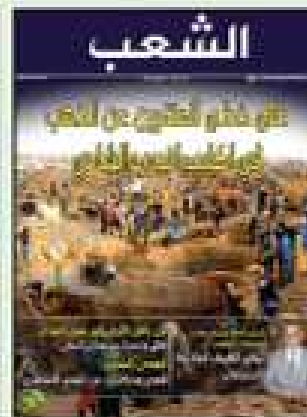
النقل البري بين ضرورة التنظيم و أهمية المنافسة

صدر حتى الآن من المجلة:

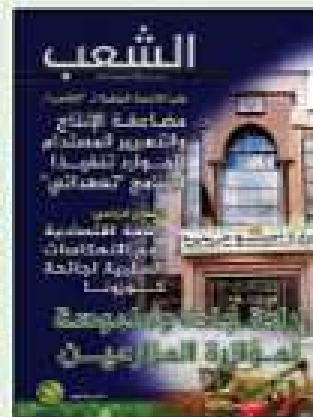
العدد 04



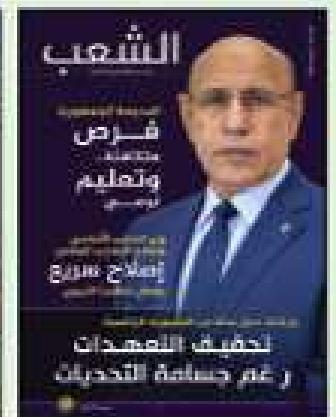
العدد 03



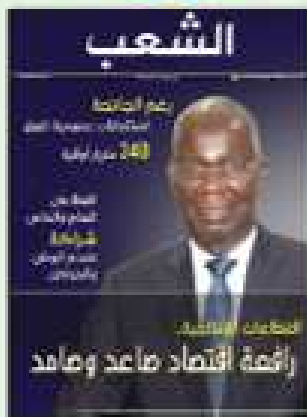
العدد 02



العدد 01



العدد 08



العدد 07



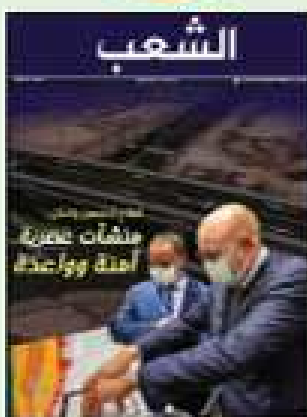
العدد 06



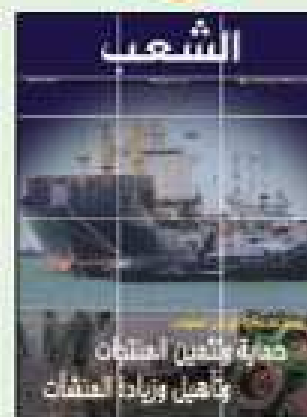
العدد 05



العدد 12



العدد 11



العدد 10



العدد 09



الشعب

مجلة شهرية تصدرها الوكالة
الموريتانية للأنباء (وم أ)

مدير النشر، المدير العام
للوكالة الموريتانية للأنباء:
محمد فال عمير أبي

مدير التحرير:
أحمدو ولد محمدن ولد
بارك الله (أحمد عبد الرحمن)

رئيسا التحرير:
د. أحمدو ولد آكاه
- حواء بنت سعيد

الكاتبان العامان للتحرير:
- أحمد ولد الشيخ الرباني
- الطالب ولد ابراهيم

رئيس دسك الإخراج:
عبد الرحمن ولد الداه

E-mail: abadd11@gmail.com

هاتف + واتساب: 26438981
أحمد ولد أحمد اعل
هاتف: 37073607

التصوير:
أحمد ولد ابياه

السحب:
مطبعة المزايا

الوكالة الموريتانية للأنباء:

المقر الرئيسي: لكصر: 22 - 006
صندوق البريد: 371 - 467
نواكشوط

هاتف: 45252940 / 45252970

فاكس: 45255520

البريد الإلكتروني:

chaabrim@gmail.com

amiakhbar@gmail.com

الإدارة التجارية:

هاتف:

45252777

البريد الإلكتروني:

dgsami@yahoo.fr



البنية التحتية

أقصر طريق لتحقيق الازدهار

شكل

الوعي بالصلة الوثيقة بين البعدين الاقتصادي والاجتماعي، الخيط الناظم لبرنامج رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني «تعهداتي»؛ ولهذا منحت الأولوية القصوى لتطوير البنية التحتية الأساسية بالموازاة مع تعزيز قاعدة التنوع الاقتصادي لتحقيق نمو سريع ومتكامل..

لقد تم هذا الخيار عن قصد، فهو ثمرة قناعة راسخة، بأن البنية التحتية التي تدعم النمو والخدمات، هي شرط أساسي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، ولحركة الأشخاص والأفكار والممتلكات، فالبنية التحتية تساهم بشكل فعال في التنمية، من خلال توفير المزيد من الوظائف وتكثيف الأنشطة الاقتصادية وتقديم خدمات كثيرة من بينها النقل، مما يعزز النشاط الاقتصادي ويرفع من مستوى إنتاجية الأفراد، ويفتح لهم الباب واسعا لتحقيق ما يتطلعون إليه من تقدم وازدهار.

وهكذا فإن إصلاح الإطار العام للنقل، وبناء الطرق وصيانتها وتوفير سبل السلامة لسالكها، وإيلاء الاهتمام لتحديث شبكات الطرق الحضرية داخل المدن وفيما بينها، وبناء جسور في الملتقيات تيسيرا لحركة المرور، إضافة إلى تأهيل الموانئ والمطارات، كلها عوامل تساهم في توسيع شبكة التبادلات الداخلية والخارجية، فلطالما شكل تهالك البنى التحتية للنقل أداة عرقله للاستثمارات ولمسلسل بناء الاقتصاد الوطني وتكامله.

ذلك أن شبكة الطرق العمومية تتيح مزايا حاسمة لأي استثمار، وتنعش مختلف المعاملات وتخلق فرصا اقتصادية واعدة وفضاءات للتنمية المستدامة، تحفز التجارة البينية التي تسمح بظهور المؤسسات واستمراريتها.

وتعمل البنية التحتية، مثل النقل والاتصالات، على دفع الإنتاج الاقتصادي؛ لأنها توفر فوائد للقطاعات الأخرى، بما في ذلك تحسين الكفاءة التشغيلية، وزيادة فعالية آليات تنسيق وإدارة سلاسل توريد وتسليم المنتجات، وكلما كانت الشبكات مرنة وموثوقة، كلما كانت جديرة بثقة العملاء التجاريين، وهو ما يؤدي بدوره إلى زيادة الاستثمار التجاري ورفع مستوى النمو وخلق فرص اقتصادية جديدة.

وبشكل أكثر تحديداً، فإن تأثير البنية التحتية للطرق، يتجاوز إلى حد كبير الحدود الوطنية ويخلق تأثيراً مضاعفاً للعوامل الخارجية التي تولد تفاعلاً اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً متزايداً، فوجود شبكات بنية تحتية للنقل تتسم بالكفاءة، له تأثير بارز على زيادة التبادلات في فضاء متكامل، فكم من مرة أدى انخفاض تكاليف النقل إلى زيادة حجم المعاملات.

وبالمقابل، يمكن للبنية التحتية غير الكافية أو غير الموثوقة، أن تعرقل استثمار رأس المال المنتج أو تقلل من حجم الإنتاج، ويمكن للبنية التحتية المتخلفة أو المتقادمة، تقويض القدرة التنافسية لاقتصاد أي بلد أو منطقة.

إن الموريتانيين اليوم يمكنهم، بفعل تزايد مشاريع البنية التحتية المكتملة وتلك التي يتواصل تنفيذها، أن يحلموا بنمط حياة جديد، يحقق التقدم الاقتصادي، ويحفز النمو، ويحسن الإنتاجية، ويزيد من فرص العمل.

ويعزز الأمل بتحقيق هذا الحلم، حرص القائمين على التنفيذ، على الاحترام التام لمعايير الجودة وأجال التنفيذ، فلا مجال للتلاعب بحياة الناس وإضاعة ممتلكاتهم وتطلعهم المشروع للتمتع ببنية تحتية عصرية وأمنة، وفاق اقتصادية واعدة.

الشعب

مُكونة التجهيز والنقل في برنامج تعهداتي..

آفاق مُسرَّعة ومُنجزات شاهدة



بقلم: بلقيس بنت إسماعيل

سنتان إلا شهرا مضتا منذ استلم فخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني مقاليد الحكم، منذ كان استهلال مأمورية مترعة بالأمال والمطامح، بدأ فيها العمل على تنفيذ وإرساء مشروع الدولة الحققة وفقا لرؤية سُطرت عناوينها العريضة بين دفتي «تعهداتي»، الكتاب الذي يختصر برنامج رئيس الجمهورية الانتخابي الذي اختارته أغلبية الشعب الموريتاني على أساسه.

رؤية رئيس الجمهورية لما ينبغي العمل عليه في هذا الميدان تجلت في «تعهداتي» على شكل رزمة أولويات تضمنت تحديث وصيانة البنى والتجهيزات الموجودة، وتنظيم قطاع النقل البري وتحسين الأمن الطرقي، إضافة إلى تعبيد مجموعة من الطرق على محاور متعددة، وإيلاء اهتمام خاص للشبكات الطرقية داخل المدن. كما ينص البرنامج على إدخال إصلاحات هيكلية تعتمد محورين: عملي يتجلى في تنشيط شركة النقل العمومي لتحسين نوعية عرضها وتوسيع نطاقه، ومؤسسي وقانوني يدخل إصلاحات في الإطار العام للنقل.

كورونا الفتاك، ولتنصيب الجهود المادية والمعنوية باتجاه تأمين الأشخاص عبر فرض خطط استعجالية وإجراءات للوقاية، الأمر الذي أجل الانطلاق في تنفيذ البرامج نسييا. ولكن إرادة الحياة ما لبثت أن انتصرت، فكان التعايش بحذر آلية التوفيق بين العمل والبناء وبين الاحتراز من عدوى الفيروس الغامض، وهكذا دارت مجددا محركات ماكينة الإنجاز في هذه الظروف الاستثنائية على الصعيد الوطني بوتيرة سريعة وفعالة، وبدأ فعليا تنفيذ برنامج رئيس الجمهورية في مجال الطرق والمواصلات.

المشروع الشامل للنهوض، كان من الطبيعي أن يحتل فيه قطاع التجهيز والنقل مكانته المتصدرة، فارتباط القطاع الحيوي الوثيق بكافة ميادين التنمية يجعله أولوية في أية مبادرة رامية للرفع من الواقع وتحسين أوضاع المواطنين، فكانت «البنى التحتية الداعمة للنمو» عنوان حركية دبت في أوصال خريطة الوطن وانعكست إيجابيا على ظروف حياة المواطن. لم يكن في الحسبان أن عقبة كبرى بحجم وباء عالمي تنتظر المشروع الناشئ، فكان أن استيقظ العالم ذات ضحوة على جائحة كوفيد19، ليتوقف كل شيء على وقع القلق جراء الزحف السريع لفيروس



بدأت الأشغال لإنجاز شبكة طرقية جديدة بطول 47 كيلومترا، إضافة إلى تشييد جسرين في كل من منطقتي الحي الساكن في مقاطعة دار النعيم وبامكو في مقاطعة الرياض، ضمن مكونات برنامج أولوياتي الموسع.

وعلى مستوى النقل الجوي تؤدي الموريتانية للطيران دورها بكفاءة عالية، رغم الظروف التي فرضتها أزمة كوفيد 19 حيث يعمل أسطولها المكون من 6 طائرات بطواقمه المؤهلة على توفير خطوط طيران تغطي العديد من البلدان الأفريقية وترتبط بين إفريقيا والدول المغاربية.

حركية دائبة في خضمها يتحدث مراقبون عن ظهور عامل الصرامة والمراقبة المستمرة، للاطلاع على التقدم في العمل ورصد النواقص والعراقيل، الأمر الذي خلق واقعا جديدا يتسم بالشفافية، ويفرض أداء الأشغال في آجالها المحددة سلفا وبمعايير جودة تضمن أن يمكث المنجز في الأرض أطول مدة لينفع الناس. هي نماذج وصور لمجهود جبار يطال أنحاء التراب الوطني، يؤديه قطاع التجهيز والنقل تنفيذا لبرنامج رئيس الجمهورية، وتكريسا لثقافة المتابعة والمحاسبة، مجهود مؤداه استثمار الموارد والقدرات بشكل إيجابي، حتى لا تستنزف في مشاريع عبثية تنافي مضمون رسالة إعمار الأرض.

مقاطع على طريق الأمل من بتلميت إلى ألاك مرورا بأجوير.

ولترميم الطرق أنشئت مؤسسة أشغال صيانة الطرق التي عملت منذ بزوغ العام 2021 على معالجة الخفر والانهيئات الأرضية والتشققات، وتدعيمها بطبقات اسفلتية وعلى إزاحة الرمال، وكانت من ضمن المناطق المستفيدة من هذه الأشغال مقاطع من الشبكة الحضرية داخل سيليبابي، تضررت جراء السيول خلال موسم الأمطار الماضي، وتم افتتاح طريق تجكجة - الرشيد - العين الصفرة، بعد سنوات من إغلاقها جراء زحف الرمال. وفي إطار تحديث وتطوير المنظومة الطرقية، وتدعيما وتوثيقا للروابط مع الدول المجاورة، تم الاتفاق على بناء جسر على نهر السينغال لتسهيل التبادل والعبور بين الجارين الشقيقتين.

وفي نفس المضمار يأتي مشروع السكة الحديدية لمجموعة دول الخمس في الساحل، الذي ينتظر منه تطوير البنى التحتية للنقل على المستوى الإقليمي، لضمان تحقيق التقدم والرفاه لدول شبه المنطقة، حيث سيخلق ديناميكية في التعامل ويفك العزلة عن مناطق شاسعة ويُفعل التواصل بين ساكنة هذه الدول، فضلا عن مردوده الاقتصادي المنتظر، سيزيد من حظوظ التبادل الثقافي بين الشعوب.

وفي خطوة أخرى على صعيد الاهتمام بالوجه الحضاري للعاصمة نواكشوط،

في الميدان، اتخذ العمل صورا متعددة، وسلك دروبا متوازية، فشهد مستهل العام 2020 إطلاق رئيس الجمهورية من حي الترحيل بمقاطعة توجنين برنامج الأولويات رقم 1، الذي يشمل عدة مشاريع تلامس اهتمام المواطنين، وتضمنت فعاليات الحفل وضع الحجر الأساس لإنشاء شبكة طرق حديثة بطول 40 كلمترا و 7 كيلومترات من الأرصفة تستفيد منها أغلب مقاطعات العاصمة نواكشوط، وقد تم إنجاز هذه الشبكة خلال الأجال الزمنية المنصوص عليها في دفتر الالتزامات، مع مراعاة معايير الجودة العالمية.

ولتحديث شبكة النقل الحضري عززت شركة النقل العمومي أسطولها للنقل بـ 15 باصا كبيرا، وهو ما يكفل رفع قدرتها الاستيعابية بنحو 2500 مقعد، فيما تتقدم الدراسات بخصوص مشروع إنشاء خط قطار كهربائي داخل مدينة نواكشوط، لتلبية احتياجات النقل الحضري المتزايدة الناجمة عن التوسع المستمر للعاصمة وزيادة القاطنين بها، حيث ينتظر أن يتم تزويدها بـ 80 كيلومترا من السكك الحديدية، لتغطي كافة مناطقها عبر خطوط ومحاور محددة.

وفي مسار فك العزلة، تم إنهاء مشاريع شهدت سابقا بعض التعثر، من بينها طرق: نواكشوط - روصو، كيفة - بو مديد، ازراوية - تامشكط، باسكنو - فصالة، الوطنية - 1 بنشاب، الركيكز - المذرذرة، فيما بدأت وتستمر الأعمال في ثلاثة



وزير التجهيز والنقل في لقاء مع «الشعب»:

تطوير القطاع في صدارة أولويات فخامة رئيس الجمهورية

تحسين الخدمة وتقريبها من المواطن ضمن اهتمامات القطاع



يمثل قطاع التجهيز والنقل أهمية كبيرة في برنامج «تعهداتي» وبرنامج «الأولويات الموسع» لفخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني، وذلك وعيا من سيادته بالدور البارز والمحوري الذي يلعبه هذا القطاع، باعتباره ركيزة أساسية من الركائز التي تقوم عليها تنمية أي بلد.

ولتسليط الضوء على مختلف الجوانب المتعلقة بهذا القطاع الحيوي، التقت «الشعب» بمعالي وزير التجهيز والنقل محمدو أحمدو أمحميد وأجرت معه الحوار التالي:

الشعب: كيف تشخصون واقع القطاع في الوقت الراهن؟

وزير التجهيز والنقل: ظل القطاع؛ خلال السنوات الماضية؛ يعاني من الارتجالية في تنفيذ مشاريع البنية التحتية في ظل ضعف ملحوظ في الإطار المؤسسي والقانوني، مع نقص كبير في آليات التخطيط والبرمجة وعدم ملاءمتها مع الإستراتيجيات المتعددة التي أعدها القطاع مع شركائه في التنمية، وتأخر كبير في تنفيذ المشاريع، واختلالات كبيرة في معايير جودتها.

ووعيا من فخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني بأهمية هذا القطاع كدعامة قوية للتنمية التي يطمح لها لبلادنا وبالتحديات التي تواجهه، كان تطويره في صدارة برنامجه «تعهداتي» وبرنامج «الأولويات الموسع» لفخامته،

للبنى التحتية والمنشآت الطرقية وتطويرها، لما لها من أثر إيجابي على التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياحية للبلاد، كما أنها تلعب دورا حيويا في دعم الاستثمارات وفك العزلة عن القرى ومناطق الإنتاج.

وقد عرفت شبكة الطرق المعبدة تطورا كبيرا خلال السنتين الأخيرتين، لا من حيث الطول فحسب بل من حيث النوع ومراعاة مواصفات الجودة والتي كانت شبه غائبة في الماضي، مع الحرص على احترام الأجل المحددة لإنجاز المشاريع. فقد تم إنجاز ما يقارب 600 كم من الطرق الأسفلتية في الـ 20 شهرا الأخيرة من بينها مشاريع كانت متوقفة وتعاني من مشاكل فنية كبيرة نتيجة الأخطاء في الدراسات أو عدم وجود دراسة فنية أصلا، ويجري حاليا تنفيذ حوالي 300

من خلال تعزيز الإصلاح المؤسسي والقانوني، كما أولاه الإعلان العام لسياسة الحكومة الحيز الذي يستحق. وفي إطار تنفيذ تلك البرامج تم العمل على إعداد النصوص التشريعية والتنظيمية ومراجعة هيكلية الإدارات لتسهيل تسيير القطاع وتحسين الخدمة وتقريبها من المواطن وتسريع وتيرة إنجاز الأشغال ومراعاة الجودة.

الشعب: شهدت شبكة الطرق في موريتانيا مؤخرا نهضة على مستوى الكم والكيف، ما هي انعكاسات ذلك على الخدمات التي يتكفل بها القطاع؟

وزير التجهيز والنقل: لقد أولى برنامج فخامة رئيس الجمهورية أهمية كبرى



جانحة كورونا. وقد تمت برمجة أشغال توسعة عدة مطارات والرفع من مستوى خدماتها وقدرتها على استقبال أغلب أنواع الطائرات في أحسن الظروف

الشعب: تعتمد البلاد في جزء كبير في تموينها على النقل البحري، ما مدى استجابة البنى التحتية الخاصة بهذا المجال لتلك المتطلبات؟

وزير التجهيز والنقل: لعبت المنشآت البحرية دورا كبيرا في نقل البضائع والتبادل الاقتصادي خصوصا في ظل جائحة كورونا، حيث سجلت هذه الحركة رقما قياسيا سنة 2020 وتجاوزت 5 ملايين طن بالنسبة لميناء انواكشوط وحده الذي تمكن؛ رغم ظروف الملاحة الدولية الصعبة التي فرضتها جائحة كورونا؛ من تأمين حاجيات البلاد من المواد التموينية. ومن بين إصلاحات جذرية أخرى، فقد تعززت إنتاجية ميناء انواكشوط من خلال الحل الجذري والنهائي لمشكل الـ 2400 حمال الذين طالما عانوا من عدم تمتعهم بحقوقهم طيلة السنوات الماضية، حيث مكن الإصلاح من تمتعهم بالتأمين الصحي والضمان الاجتماعي لهم ولأسرهم.

الشعب: تلعب السكك الحديدية دورا محوريا في تنمية البلدان، هل لدى قطاعكم مشروع طموح في هذا المجال؟

وزير التجهيز والنقل: يعول قطاع التجهيز والنقل على مشروع السكة الحديدية لدول الساحل الخمس الذي اكتملت دراسة جدوائيته لإنشاء أول خط يربط بلدنا مع جارتنا مالي انطلاقا من مدينة انواكشوط مرورا بالمذرنه واركييز وبوكي وبوفال وكيهيدي وامبود وسيلبابي، مما سيوفره هذا الخط الحديدي من دعم للنمو الاقتصادي وربط بين المدن وتسريع وتيرة النهضة الاقتصادية وتبادل السلع والمواد الأولية بوسائل أكثر أمنا وأقل تكلفة.

الوساطات والتدخلات والطوابير الطويلة، كما تمت رقمنة إجراءات التسجيل للحصول على رخصة السياقة من خلال إنشاء منصة رقمية يمكن لأي راغب حيث ما كان إدخال رقمه الوطني والمعلومات المطلوبة للتقدم للفحص للحصول على رخصة السياقة دون الحاجة لأي وسيط.

الشعب: تشهد التجمعات السكنية المزدحمة اختناقات كبيرة على صعيد حركة المرور هل لدى القطاع تشخيص لهذه الوضعية؟ وما هي الحلول الكفيلة بحل هذا المعضل؟

وزير التجهيز والنقل: لا شك أنها ظاهرة ملاحظة في المدن الكبرى مثل العاصمة انواكشوط نتيجة لعدة عوامل من بينها زيادة أعداد السيارات، وعدم ملاءمة المحاور الطرقية الحضرية مع حجم وظروف السير، ووضعية السيارات وحالاتها الميكانيكية، وغياب الثقافة المرورية لدى مستخدمي الطرق وعدم احترام نظم وقوانين السير. وسيبلا إلى حل هذه الإشكالية تعكف الوزارة؛ من بين أمور أخرى؛ على إعداد دراسة لتنظيم انسيابية المرور داخل مدينة انواكشوط بالاعتماد على خبرة دولية مختصة في المجال، كما يعمل القطاع على توسيع الشبكة الطرقية وتطويرها وتزويدها بالإشارات المرورية الأفقية والعمودية والإشارات الضوئية لتنظيم السير، ولأول مرة ستقوم الوزارة بإنشاء عدة جسور بمواصفات عالمية عند التقاطعات التي تشهد الازدحامات المرورية.

الشعب: لماذا تشكو أغلب عواصم الولايات من عدم توفر النقل الجوي رغم توفرها على مدارج؟

وزير التجهيز والنقل: صحيح أن كافة عواصم الولايات توجد بها مطارات مع تفاوت في المواصفات منها ما تم تحسينه وتطويره مؤخرا، كما أطلق القطاع نهاية سنة 2019 خطا جويا أسبوعيا بين انواكشوط ومدينة النعمة، إلا أن حركة النقل الجوي تأثرت كثيرا بفعل

كم، فيما ستنطلق الأشغال لإنجاز 500 كلم قبل نهاية 2021 بحول الله. ولمواكبة التطور الذي تعرفه الشبكة الطرقية من حيث مستوى الخدمة والطول الإجمالي وحركة السير، باشرت وزارة التجهيز والنقل إعداد النصوص لتصنيف الشبكة الطرقية الوطنية والجهوية، كما تم إنشاء مؤسسة وطنية لصيانة الشبكة الطرقية والمحافظة عليها عن طريق برمجة وتنفيذ أشغال الصيانة الدائمة والدورية والتدخلات الاستعجالية، كل ذلك مع اعتماد مقاربة جديدة لتسريع إنجاز المشاريع والحرص على احترام معايير تضمن جودتها، كلها أمور انعكست بشكل ايجابي على تنقل المواطنين وانسيابية المرور وحركة البضائع وتحسين مناخ الأعمال والنشاط الاقتصادي بشكل عام رغم قصر الفترة 20 شهرا.

ورغم جائحة كورونا التي ضربت العالم وشلت حركة الاقتصاد إلا إنه بفضل الله أولا ثم بإرادة وحكمة ومسؤولية قيادة البلد فإن القطاع اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة التي مكنت من مواصلة البرامج والمشاريع ومن تسجيل نسب نجاح معتبرة.

الشعب: كيف تقيمون برنامج السلامة الطرقية سنة بعد إطلاقه؟

وزير التجهيز والنقل: خطة العمل التي أعد القطاع بالتعاون مع القطاعات المعنية بالسلامة الطرقية (الدفاع، الداخلية والصحة) أثبتت نجاعتها، حيث مكنت الإجراءات المتخذة من خلال تنفيذها من التقليل من عدد حوادث السير وخطورتها وضحاياها، وفي هذا المجال تم تحيين مدونة المرور وترجمة مستخرجات منها باللغات الوطنية في إطار حملات تحسيسية وتثقيفية حول حوادث السير وقوانين المرور قام بها القطاع بالتعاون مع وسائل الإعلام ومنظمات المجتمع المدني.

وفي إطار تقريب الخدمة من المواطنين وضمان شفافية الإجراءات تم؛ ولأول مرة في البلاد؛ إنشاء مكتب خدماتي للمراجعة الفورية دون الحاجة إلى



وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (آسكنا)

إسهامات كبيرة في تطوير القطاع مكنت من إنجاز بنى تحتية أساسية في موريتانيا

إعداد/ محمد ولد عبيدي

تعتبر وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر «آسكنا» مؤسسة عمومية دولية تحكمها اتفاقية داكار الموقعة، في ليبرفيل، في عام 2010 والتي صادقت عليها موريتانيا 2017، وتتمتع بالشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي. وقد تم إنشاؤها في سانت لويس، السنغال، في 12 ديسمبر 1959، و بعد أكثر من ستين عاماً وقد شكلت نموذجاً مكتملاً لإدارة المجال الجوي التعاوني ونموذجاً للتعاون بين الجنوب والجنوب والشمال والجنوب.

وتعد أسكنا اليوم مفخرة على المستويين الإفريقي والدولي، إذ تمثل إطاراً فريداً للتعاون بين دول المجموعة حيث استطاعت أن توفر خدمات جوية مستوفية لشروط الأمن والسلامة في فضاء جوي مترامي الأطراف تقع أجزاء منه فوق الصحراء الكبرى وأخرى فوق المحيطين الأطلسي والهندي، كما أن مستوى التعاون بين موريتانيا ووكالة أمن الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر يعتبر فريداً من نوعه خاصة في مجالات تخصصها والذي مكن من إنجاز بنى تحتية أساسية لبلادنا كما وفرت 315 فرصة عمل دائمة وتوفر لهم التكوين الجيد وبشكل دائم عبر مدارسها المتخصصة في كل من النيجر والكاميرون والسينغال «دولة المقر» وفي إطار علاقاتها مع الدول الأخرى في مختلف المجالات ذات الصلة بأمن الملاحة الجوية في المنطقة.



الطيران. ثالثاً: مركز التحكم الإقليمي في نواكشوط، والذي بالإضافة إلى المجال الجوي فوق الأراضي والمياه الإقليمية لموريتانيا يدير جزءاً من المجال الجوي لمالي والمجال الجوي فوق الصحراء الغربية تسمى هذه المنطقة منطقة المرور العالي في نواكشوط.

ولضمان سلامة الطيران في منطقة نواكشوط، عززت وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر قدرة تمثيلها في موريتانيا من حيث مراقبي الحركة الجوية المؤهلين في مراقبة الطريق. وأيضاً، لضمان توفر اتصال ثنائي بين مراقبي الحركة الجوية والطيارين في أي وقت، قامت الوكالة بنشر محطات كبيرة، وبترددات عالية وقد تم تركيب ستة أجهزة ذات التردد العالي جداً في مطار نواذيبو، وبير أم اكرين، وتجكجة، ولمغيطي «بولاية أدرار» وستضاف إلى ذلك محطتان جديدتان مخطط لهما في عين بنتيلي، وليريا لاستكمال تغطية الترددات العالية جداً.

وبالإضافة إلى الوسائل والتقنيات المذكورة أعلاه، يتمتع مركز التحكم

إدارة المجال الجوي في موريتانيا

وحسب وثيقة صادرة عن وكالة أمن الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر فقد عهدت الدولة الموريتانية إلى «آسكنا» بتوفير خدمات الحركة الجوية في مطاري نواكشوط ونواذيبو، وكذلك في المجال الجوي فوق أراضي الجمهورية الإسلامية الموريتانية وللقيام بذلك، قامت أسكنا بتنظيم المجالات الموكلة إليها في ثلاثة هياكل، وهي:

أولاً: برج مراقبة في نواذيبو، يقدم خدمات الحركة الجوية ضمن دائرة 60 ميلاً بحرياً، تتمركز في مطار نواذيبو لصالح حركة النقل الجوي بين الأرض و 24500 قدم فوق مستوى سطح البحر، سواء عند الوصول أو المغادرة أو التحليق فوق سطح البحر.

ثانياً: برج مراقبة في نواكشوط، يقدم خدمات الحركة الجوية في الأجواء الممتدة أفقياً حتى 150 ميلاً بحرياً، لصالح الحركة الجوية التي تتحرك بين الأرض و 24500 قدم فوق مستوى سطح البحر، سواء عند الوصول أو المغادرة أو أثناء



رابعاً: الموارد البشرية للقيام بمهمتها، حيث توظف أكثر من 300 عامل في موقعي نواكشوط ونواذيبو.

يتمتع الموظفون الفنيون بتدريب أساسي في مهن الطيران المدني ويتابعون بانتظام الدورات التدريبية المستمرة لتأهيل المهارات والحفاظ عليها، كما يستفيد جميع الموظفين وأسرتهم من التأمين الصحي الدولي، وينتمي وكلاء «أسكنا» إلى الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي.

مكافحة الحرائق

وتشير الوثيقة الصادرة عن وكالة أمن الملاحة الجوية في إفريقيا ومدغشقر إلى أنه من أجل توفير خدمات مكافحة الحرائق والإنقاذ للرحلات الجوية ومنشآت المطارات، تنشر ممثلية أسكنا في موريتانيا محطات إطفاء مجهزة بالموارد المادية والبشرية وفقاً للمتطلبات في هذا المجال، أما في مطار نواكشوط الدولي - أم التونسي، فقد تطلب تعقيد نظام المدرج نشر محطات إطفاء مجهزتين بشاحنات متخصصة وموظفين مؤهلين، لضمان الامتثال لأوقات الاستجابة التنظيمية في

الأرصاد الجوية للطيران

ونبّهت الوثيقة إلى أنه يتم ضمان توفير الأرصاد الجوية للطيران من خلال المعطيات التالية :

أولاً: مركز الأرصاد الجوية الرئيسي في نواكشوط، المتصل بالمراكز الإقليمية ومراصد الأرصاد الجوية الدولية، عن طريق روابط بيانات متخصصة، مسؤولة عن ضمان مراقبة الطقس والتنبؤات اللازمة لسلامة الحركة الجوية في إطار اختصاص برج التحكم في نواكشوط والمنطقة الإقليمية مركز التحكم.

ثانياً: مركز نواذيبو الثانوي للأرصاد الجوية، المسؤول عن ضمان مراقبة الأرصاد الجوية اللازمة لسلامة الحركة الجوية تحت اختصاص برج التحكم في نواذيبو.

ثالثاً: معلومات الطيران: من خلال مكتب معلومات الطيران في نواكشوط، يضمن ممثل أسكنا جمع ونشر المعلومات الاستخباراتية والمعلومات المشاركة في سلامة الطيران، وكذلك في انتظامها وفعاليتها، على نطاق دولي.

الإقليمي في نواكشوط بالقدرة التقنية والإجرائية للتواصل مع الطائرات من خلال رابط بيانات متخصص معروف بواسطة اتصال رابط البيانات التجريبية للمراقبة وقد خضعت هذه التكنولوجيا التي تم نشرها مؤخراً لعملية اعتماد طويلة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي .

زيادة الموارد البشرية مع المراقبة الدائمة

وأشارت الوثيقة إلى أنه من أجل تحسين سلامة الملاحة الجوية، من خلال تصور الرحلات الجوية في المساحات الجوية التي يديرها مركز التحكم الإقليمي وبرج التحكم في نواكشوط، قامت أسكنا بنشر رادار SSR ثانوي في مطار نواكشوط أم التونسي الدولي ووسائل المراقبة باستخدام تكنولوجيا الأرض والفضاء، كما زاد عدد مراقبي الحركة الجوية من 15 إلى 40 مراقباً جويًا مدربين وفقاً للمعايير الدولية.

كذلك تم تدريب وتحسين خبرة الفنيين ومهندسي الإلكترونيات لإتقان وسائل المراقبة «الرادار».





للإطفاء عند الحاجة وتقديم كل المعلومات المطلوبة في مجال الأرصاد الجوية عبر بنية تحتية للمواصلات مكونة من خمس محطات بالإضافة إلى إنارة المطارين . وأوضح الممثل المقيم في موريتانيا لأسكنا أن وكالة أمن الملاحة الجوية أنشأتها الدولة الفرنسية لمستعمرات ما وراء البحار 1959 لتسيير أجواء هذه الدولة التي كانت خاضعة للانتداب الفرنسي وعند ما استقلت هذه الدول ارتأت أن تحافظ على هذه الجهاز الذي يقوم بعمل هام ويعتبر عامل تكامل بين الدول الأفريقية المستقلة حديثا وبالتالي تم تحيين الاتفاقية 1974 باتفاقية جديدة من أجل أخذ زمام الأمور بعد ذلك مباشرة أصبح مدير الوكالة أفارقة يتم اختيارهم من الدول الأعضاء حسب الأغلبية البسيطة من الأصوات المعبر عنها في اجتماع مجلس وزراء أسكنا، كما تعتبر مؤسسة دولية جهوية ذات طابع دبلوماسي، وتم تحيين الاتفاقية المنظمة لها 2010 وصارت اتفاقية تأخذ مصادرها من اتفاقيات افينا للعلاقات الدبلوماسية رغم أنها تعتبر مؤسسات عمومية داخل كل بلد ولكنها ليست كأي مؤسسة عمومية لأنها تمثل سبعة عشر دولة في كل من هذه الدول التي توجد فيها والمهمة الأساسية هي توفير الأمن الجوي وتسيير الملاحة الجوية بطريقة توفر لها الأمان . وأضاف أن الوكالة تقوم أيضا بتسيير مدارس للتكوين في مجال الطيران المدني، وتأمين الدراسات والخدمات الاستشارية ذات الصلة المباشرة بوظائفها، وهي تمثل اليوم، النموذج الأكثر نجاحا للتكامل والتعاون بين الجنوب والجنوب وبين الشمال والجنوب، كما تشكل نموذجا فريدا في العالم وقد اعتبرت المنظمة الدولية للطيران المدني مثالا ونموذجا يحتذى به في العالم ومنحتها أعلى وسام . وأشار الممثل المقيم للوكالة السيد سيد محمد ولد سيدي إلى أن موريتانيا استفادت كثيرا من استثمارات وكالة أمن الملاحة الجوية في إفريقيا ومدغشقر «أسكنا» وقد وصلت هذه الاستثمارات حدود عشر مليارات فرنك غرب إفريقي إضافة لتوفيرها لـ 355 فرصة عمل للمواطنين الموريتانيين، كما تقوم الوكالة بتحديد المواصفات المتعلقة بوظائف

وفي الأخير نبهت الوثيقة الصادرة عن وكالة أمن الملاحة الجوية في إفريقيا ومدغشقر أن هذه المنظمة الأقدم من نوعها في المنطقة والتي تضم في عضويتها حاليا 18 دولة تقدم جملة من الخدمات الضرورية للملاحة الآمنة في فضاء الدول الأعضاء وتتكفل بما يتطلبه ذلك من تكوين مستمر لصالح طواقمها في الدول المعنية وتجهيزات ضرورية للعمل في هذا المجال، كما أن الوكالة مسؤولة في موريتانيا عن مطاري نواكشوط الدولي أم التونسي ونواذيبو، حيث توفر سيارات حديثة ومتطورة للإطفاء عند الحاجة وتقديم كل المعلومات المطلوبة في مجال الأرصاد الجوية عبر بنية تحتية للمواصلات مكونة من خمس محطات بالإضافة إلى إنارة المطارين وتسيير مناطق الاقتراب.

وكالة الملاحة الجوية «أسكنا» شراكة مهمة واستثمار في موريتانيا

وفي هذا الإطار أوضح السيد سيد محمد ولد سيدي الممثل المقيم لأسكنا في موريتانيا ممثل المدير العام للوكالة أن هذه المنظمة الأقدم من نوعها في المنطقة والتي تضم في عضويتها حاليا 17 دولة تقدم جملة من الخدمات الضرورية للملاحة الآمنة في فضاء الدول الأعضاء وتتكفل بما يتطلبه ذلك من تكوين مستمر لصالح طواقمها في الدول المعنية وتجهيزات ضرورية للعمل في هذا المجال، والوكالة مسؤولة في موريتانيا عن مطاري نواكشوط الدولي أم التونسي ونواذيبو، حيث توفر سيارات حديثة ومتطورة

أي نقطة في المنطقة. أما في مطار نواذيبو فتوجد محطة إطفاء مجهزة بشاحنات متخصصة وموظفين مؤهلين توفر خدمة الإنقاذ ومكافحة الحرائق.

البنى التحتية

أما في مطار نواكشوط الدولي أم التونسي، فقد قامت أسكنا ببناء مركز تحكم إقليمي يلبي المعايير الدولية من حيث الهندسة المدنية والمعدات، كما تم التخطيط لمباني أخرى لإيواء المخزن المركزي والجرار الميكانيكي، مشروع بناء سكن تحت الطلب للموظفين على مساحة عشرة هكتارات خصصتها الدولة لهذا الغرض بالقرب من مطار نواكشوط الدولي أم التونسي.

وعلى مستوى المنطقة الحرة في نواذيبو، تم بناء وحدة فنية جديدة وبرج مراقبة جديد يفي بالمعايير الدولية في مطار نواذيبو الدولي، وبالإضافة إلى ذلك، تم تضمين بناء محطة إطفاء جديدة في خطة الاستثمار.

كما تم بناء محطة لتوليد الطاقة الكهروضوئية في مطار نواكشوط أم التونسي الدولي، وستوفر محطة الطاقة الشمسية الجديدة بالمطار، وهي الأولى من نوعها في منطقة أسكنا، وهذه طاقة نظيفة بيئيًا سيتم الاحتفاظ بمصادر الطاقة التقليدية كدعم لها ..

ستنتج محطة الطاقة الشمسية في مطار نواكشوط أم التونسي الدولي 1.5 ميغاوات تتجاوز بكثير احتياجات الطاقة لشركة أسكنا، ومن ثم إمكانية استخدام هذه الطاقة الزائدة لتزويد منشآت مطارات أخرى .





متوقعة وفي ظرف قياسي خاصة في ظل انتشار وباء كوفيد 19 ويمكن أن نذكر أهم هذه الإنجازات فعلى سبيل المثال لا الحصر ففي مجال الاتصالات قامت أسكنا بتوسعة الترددات العالية جداً فوق المناطق الصحراوية شرق وشمال شرق موريتانيا كما تم تركيب أجهزة الإرسال والاستقبال عالية التردد لتغطية جيوب المجال الجوي الموريتاني التي لا تغطيها الترددات العالية جداً كما أنها ستشكل وسيلة احتياطية في حال تعطل هذه الأخيرة.

ونظراً إلى أن أجهزة مطار أم التونسي حديثة فقد وجهت الاستثمارات إلى مطار انواذيبو حيث تم استبدال الجهاز الرئيسي لتوجيه الطائرات العابرة والمقترية من أجل الهبوط كما أنه من المقرر استبدال أجهزة الملاحة الأخرى وأنظمة إضاءة المدرج والمسارات ومواقف الطائرات، أما في مجال وسائل المراقبة من أجل تحسين سلامة الملاحة الجوية من خلال إظهار الطائرات العابرة للمجال الجوي الذي يديره مركز المراقبة الإقليمي في نواكشوط، نشرت أسكنا رادار مراقبة في مطار نواكشوط أم التونسي.

كما تم بناء محطة للطاقة الشمسية في مطار نواكشوط أم التونسي الدولي هي الأولى من نوعها في المطارات في منطقة أسكنا والثانية في إفريقيا، وستسمح لآسكنا بالتزود بالطاقة النظيفة بيئياً مع الحفاظ على المصادر التقليدية الأخرى للطاقة كوسائل بديلة.

كما تنتج محطة الطاقة الشمسية في مطار نواكشوط أم التونسي الدولي 1.5 ميجاوات و هو ما يزيد عن حاجة أسكنا من الطاقة، لذلك فالعمل جار من أجل التوصل لصيغة توافقية من أجل ضخ فائض الطاقة التي تنتجها محطة الطاقة الشمسية في شبكة صوملك.

أجهزة الأرصاد الجوية: تم وضع محطات مراقبة أوتوماتيكية جديدة للطقس في مطاري انواكشوط وانواذيبو؛ واقتناء نظام أوتوماتيكي للمساعدة في التنبؤ الفوري لمطاري انواكشوط وانواذيبو واقتناء نظام الكشف عن التيارات الهوائية الخطيرة لمطار نواكشوط واقتناء نظام الكشف عن العواصف لمطاري انواكشوط وانواذيبو.

يضيف السيد سيد محمد ولد سيدي الممثل المقيم للوكالة فبالإضافة إلى تقنيات الرادارات الأرضية التي تم نشرها بالفعل في مراكز المراقبة الجوية، قامت أسكنا في تنفيذ مشروع طموح للغاية يهدف إلى سد ثغرات التغطية فوق المحيطات و المناطق الصحراوية من خلال اعتماد تكنولوجيا متطورة بواسطة الأقمار الصناعية.

كما أشار الممثل المقيم لآسكنا إلى أن الوكالة تعمل على صيانة ما تم اقتناؤه من أجهزة ثمينة ومحاولة اقتناء كل ما هو جديد في عالم الطيران المدني حفاظاً على سلامة البشر؛ لأن المهمة الأولى والأخيرة هي جعل الطائرة تطير بسلام وتنزل بسلام دون أن تجد مشاكل، وقد اتخذنا لذلك كل الوسائل الضرورية إضافة إلى أن لدينا أجهزة تحلق على مساحة 36 الف قدم تقوم برصد الغلاف الجوي وتأخذ كل المعلومات و توضح الطرق السالكة والأخرى التي لا يمكن أن تمر منها الطائرات في ذلك الوقت كذلك نقوم بمسح وتسجيل كل ما هو جديد في هذه المدينة أو تلك من عمارات وأجهزة يمكن أن تمس جسم الطائرة، إضافة لهذا نقوم بإنارة المطار ولدينا لذلك مولدات احتياطية ذات سعة كبيرة للطاقة الشمسية مخافة انقطاع الكهرباء فنحن في وكالة الملاحة الجوية نحرص على الاستقلال في كل شيء لأن الخدمة التي نقدم لا يمكن أن تتعطل دقيقة واحدة لأن دورنا باختصار هو تقديم الخدمات الجوية في ظروف آمنة من موريتانيا إلى موريتانيا وللطائرات العابرة من موريتانيا.

بعض إنجازات آسكنا في موريتانيا

وفي الأخير أشار الممثل المقيم لآسكنا في موريتانيا إلى أن أسكنا تقوم باستثمارات كبيرة في موريتانيا خاصة في ظل مأمورية المدير العام الحالي لآسكنا السيد محمد موسى الذي استلم مهامه في يناير 2017، فقد كانت مأمورية حافلة بالإنجازات في موريتانيا فهو أحد أبناء أسكنا الذين تدرجوا في المناصب حتى وصل إلى الإدارة العامة واستطاع أن يجعل أسكنا على الطريق الصحيح رغم شح الموارد وتراجع الدخل بطريقة غير

ونظم ووسائل وإجراءات العمل المطبقة، وتقدم الدراسات الخاصة بالمشتريات، وتركيب أنظمة الاتصال والملاحة والمراقبة وتسيير الملاحة الجوية، طبقاً للمعايير المطبقة والمعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، كما تقوم أسكنا بتوفير خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي الموكل إليها من قبل دولها الأعضاء وذلك للطائرات المنتظمة في الممرات الجوية وتلك التي تتبع مسارات الاقتراب للهبوط في المطارات. كما عهد إليها بتوفير خدمات الإنقاذ ومكافحة حرائق الطائرات ونشر المعلومات الجوية وكذلك معلومات الأرصاد الجوية الضرورية للملاحة الجوية ونحن في الوكالة حريصون على أن نقوم بهذا الواجب على أحسن ما يرام بالتعاون مع شركائنا في الداخل وفي الخارج ونعمل على مدار الساعة من أجل سلامة الطيران المدني .

ونبه الممثل المقيم للوكالة إلى أن أسكنا تسيطر فضاء جويًا يزيد على 16 مليون كيلومتر مربع مقسمة إلى خمس مناطق معلومات طيران، وقد أقامت من أجل ذلك 10 مراكز مراقبة إقليمية، بما في ذلك نواكشوط و 57 برج مراقبة كما عهد إليها بتسيير 25 مطارًا دوليًا، بما في ذلك مطاري نواكشوط أم التونسي ومطار انواذيبو إضافة إلى مطارات داخلية لبعض الدول الأعضاء بموجب اتفاقات بينية. ولتكوين موظفيها والحفاظ على كفاءتهم ومهاراتهم، تسيطر أسكنا ثلاث مدارس متخصصة هي:

- المدرسة الأفريقية للأرصاد الجوية والطيران المدني في مدينة انيامي بالنيجر لتكوين المهندسين والفنيين العالين والأرصاد الجوية للطيران والالكترونيات والمعلوماتية.

- المدرسة الإقليمية للملاحة الجوية والإدارة في مدينة دكار بالسينغال للتكوين على نظم إدارة الجودة والسلامة والأمن للطيران المدني.

- المدرسة الإقليمية للإنقاذ ومكافحة الحرائق في مدينة دوالا بالكاميرون لتكوين رجال الإطفاء بالمطارات والفنيين والفنيين العالين في مجال الإنقاذ ومكافحة الحرائق.

أما فيما يتعلق بمراقبة الحركة الجوية



مطار «أم التونسي» الدولي

برنامج للتطوير والتحديث من أجل خدمات نقل جوي أفضل



إعداد: الطالب ولد إبراهيم

جاء إنشاء مطار «أم التونسي» الدولي عام 2016، كمرفق خدمي يعيد الاعتبار للنقل الجوي في موريتانيا الذي ظل رهين غياب بنية تحتية حديثة قادرة على مواكبة الحاجة لتطوير وتوسيع قطاع النقل الجوي في البلاد، والاستجابة للطلب المتنامي على هذه الخدمات لمواكبة تنامي حركة الانفتاح على العالم. كما شكل إطلاق خدمات هذه المنشأة - من جهة أخرى - استجابة لطموحات البلد في الاستفادة من موقعه الجغرافي كنقطة التقاء بين شرق العالم وغربه، في ظل ما يتيح هذا الموقع من مزايا - عند الاستغلال الأمثل - ليكون مطار «أم التونسي» الدولي أحد أهم مطارات العالم استقطاباً لكبرى شركات النقل الدولي.

12

كما يتوفر المطار كذلك على مدرجين، أحدهما بطول 2400 متر والآخر بطول 3400 متر، ويمكن للمدرجين من استقبال الطائرات ذات الحجم الأكبر مثل إيرباص A380، وكل ذلك من أجل جعل عبور الركاب وسفرهم ممتع وآمن. كما تم تصميم المناطق التجارية والقاعات المكيفة ومعابر الجمارك والشرطة والنقل (مواقف السيارات ومناطق التقاط سيارات الأجرة) ومناطق الانتظار (الصعود إلى الطائرة والأمتعة وما إلى ذلك....) لتستجيب الرحلات للمعايير المتبعة للراحة والأمان.

التحتية وهي أمور من بين أخرى ميزت هذا المطار ذو المواصفات الدولية. وقد انطلقت الأشغال في مطار «أم التونسي» الدولي في العام 2011، ليدخل مرحلة الخدمة في 23 يونيو 2016، بعد اكتمال تجهيزه بأحدث المعدات التكنولوجية في المجال، مع ضمان معايير السلامة المهنية المعتمدة لهذا الغرض. وتبلغ مساحة المحطة الرئيسية للمطار 30 ألف متر مربع ويمكن أن تستوعب مليوني مسافر سنوياً، بالإضافة إلى تجهيزه بستة طوابق تسمح بالنزول والصعود بسرعة وأمان وراحة.

ويمكن وصف مطار «أم التونسي» بأنه «لؤلؤة» تتوسط الصحراء شمال شرق نواكشوط على بعد حوالي ثلاثين كيلومتراً في اتجاه نواذيبو، ليحل محل المطار القديم الذي يوجد في وسط المدينة، والذي خرج من الخدمة نظراً للحاجة لمطار أكثر اتساعاً واستجابة للمعايير العصرية والفنية للرقى بقطاع النقل الجوي في موريتانيا. كما تم بناء مطار نواكشوط «أم التونسي» الدولي وفقاً لقواعد الفن، مع الأخذ بعين الاعتبار أحدث النظم التقنية واحترام، الهندسة المدنية والإلكترونيات للبنية



نظافة المعدات وصيانتها

يمنح برنامج تطوير مطار «أم التونسي» الدولي في نواكشوط مكان الصدارة لمعدات الصرف الصحي والمطارات، نظراً لأن نظام الصرف الصحي لم يكن يعمل جيداً، مما أدى ب Afroport إلى مراجعة شاملة لجميع الأنظمة ومرافق الصرف الصحي بالمطار وتجديد جميع المضخات وتشغيلها.

وتم في هذا الإطار صيانة جميع المعدات: المصعد، الممرات التلسكوبية، وكذلك نظام مناولة الأمتعة (كامنة)، والموازين وغيرها، وتم كذلك إصلاح الإضاءة الطرقية لأنها لم تكن أيضاً مثالية. وكجزء من حملة إضاءة المطار، تم

احتياجات توقعات شركات الطيران ورجال الأعمال والشخصيات التي تحتاج إلى هذه الخدمة.

و سيتم بناء صالة كبار الشخصيات الجديدة في منطقة الإجراءات الرسمية، منطقة التسجيل والمغادرة، وستتسع الصالة الجديدة لـ 45 مقعداً بالإضافة إلى مساحة للانترنت وقاعة «بوفيه»، من أجل معاملة كبار الشخصيات بشكل أفضل بمجرد وصولهم إلى المحطة وفي ظروف السلامة والراحة المثلى.

كما انتهت Afroport من أعمال تشييد مطعم المطار في انتظار تسليم الأثاث، وذلك من أجل خدمة التموين وتنظيمها للموظفين في ظروف جيدة، ولتلبية توقعات الموظفين وتوقعات مستخدمي المطار.

وبالإضافة إلى شركة موريتانيا للطيران، يخدم مطار «أم التونسي» الدولي الخطوط الجوية الفرنسية، و الخطوط الجزائرية، وكذلك التونسية، بالإضافة إلى الخطوط الجوية التركية، والخطوط الملكية المغربية، ثم طيران كوت ديفوار، وخطوط جزر الكناري الإسبانية «بينتر».

أعمال التطوير

تقوم على تطوير مطار «أم التونسي» شركة Afroport التي تديره بالتنسيق مع الجهات المختصة وبما يتوافق مع المعايير الدولية فيما يتعلق بالسلامة. وتم مؤخراً الانتهاء من أعمال تشييد المدخل الرئيسي الجديد للمبنى، وسيمر المر عبر المبنى في ظروف من الراحة المثلى. سيكون لهذا المدخل الجديد التأثير الإيجابي على الجوانب الأمنية والتجارية والتنظيمية.

كما استهدف التطوير أجزاء المطار التي تتألف من مدخل رئيسي جديد، وصالة كبار الشخصيات، وصالة مغادرة كبار الشخصيات، ومطعم، وصرف صحي، إلى جانب معدات أخرى، وهناك تجديد إضاءة المحطة، وتجديد أكشاك الدرك.

بالإضافة إلى صالة كبار الشخصيات الحالية، التي تم تشغيلها منذ افتتاح المطار تعهدت Afroport ببناء صالة كبار الشخصيات الثانية، عالية المستوى في منطقة المغادرة من أجل تلبية



محلّي بما في ذلك المطار بأكمله والجناح الرئاسي.

خدمات عالية

الجودة من Afroport

امتثالاً لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)، تقرر إطلاق برنامج صيانة أمنية مرتبط بالسياج وإزالة الرمال من مسارات الدوريات الأمنية المحيطة بالمطار وبوابات الإخلاء، وكذلك تجهيز مركز عمليات حديث ينتظر تسلمه من هذه المنظمة.

وهكذا تلتزم Afroport بخطة التجديد والتقوية والحصول على معدات الدعم الأرضي الجديدة (GSE)، تركيب منصة (35T) التي تسمح بالاستجابة لحجم الشحنات الكبيرة وخاصة متطلبات شركات النفط، وقد تم أيضا في هذا الإطار تركيب واحدة من الأجيال الأحدث لنقل الركاب بين المحطة والطائرات.

ومن أجل تعزيز الصيانة تعمل شركة Afroport على تعزيز الأسطول بعربات نقل جديدة وأبواب الحاويات، لمواكبة تزايد رحلات الشحن والركاب، وكذلك تجديد أسطول مركبات المدرج لضمان حركة الفرق المختلفة وإجراء جميع الضوابط والتفتيش على المسارات.

تم كذلك تجديد معدات أخرى: كالمسالم، والمنصات، والعربات، وغيرها إلى جانب أعمال الدهان، وتغيير الأجزاء وحتى المحركات التي تم طلبها بالفعل، بالإضافة إلى توفير جميع الأدوات اللازمة لتنفيذ الإصلاحات والتدخلات المختلفة لورشات صيانة المطار.

وتقوم الشركة التي تدير المطار بهذه الجهود من أجل العمل على توفير خدمات تحظى برضى شركات الطيران، وكروية لتطوير أنشطة المطار من أجل المساهمة في تنمية البلد وتطوير مرافقه الحيوية.

حيث الدراسات والشراء والتسليم. وتم تركيب كاميرات إضافية حديثاً لتغطية المدخل الجديد للمطار، وهي مبادرة لاقت استحسان الجهات الأمنية على نطاق واسع، وتم إصلاح نظام إنذار الحريق، لمزيد من اليقظة.

استبدال جميع المصابيح الموجودة في مبنى الركاب الأجنبي وموقف السيارات بنظام إضاءة جديد، وهذا ما يعد تحسناً في مستوى الإضاءة الذي يقدره كل مشغلي المطار والمستفيدين من خدماته. ويلاحظ في برنامج تطوير مطار «أم

شركة مطارات موريتانيا

تم إنشاء الشركة في الـ 2 فبراير 1994، وينص المرسوم رقم 105-104 المؤرخ في 15 ديسمبر 1994، على نظام امتيازها خاص بمطاري نواكشوط، ونواذيبو إلى جانب تفويض إدارة المطارات الأخرى.

وتتمثل مهمتها حالياً في إدارة وتشغيل وصيانة مطار نواذيبو، وتفويض الإدارة لسبع مطارات ثانوية، تشمل المسؤولية ضمان الصيانة والتشغيل، وتقديم خدمات المعلومات والتنبية للطيران، وكذلك توفير الحماية من الحرائق.

وتتوفر الشركة على خبرة إدارية في تسيير المطارات اكتسبتها من المسؤولية عن النشاط على مجموعة من ثمان مطارات وطنية.

وتعتمد في ذلك على مواردها البشرية المكونة من موظفين وخريجين ورجال إطفاء وفنيين، إلى جانب اعتمادها على برنامج تدريب للموظفين، وهي كذلك تعتبر ثمرة لشراكة ناجحة بين القطاع العام والخاص، بالإضافة إلى فرص وأعدة لتوسع وتنمية النشاط من خلال وجودها في إقليم وطني شاسع، وهو ما يمنحها أفقاً اقتصادية، خصوصاً مع مقدرات وإمكانيات قطاع السياحة الهائلة.

ومع هذه الفرص الواعدة هناك تحديات تواجه نمو نشاط الشركة منها مستوى حركة المرور المنخفض جداً، وشبه الغياب التام لرحلات الطيران داخلياً، وحالة البنية التحتية في بعض المطارات.

ومن التحديات كذلك وجود مطار نواذيبو جزئياً في منطقة خطر الفيضانات، وتحديات تواجه تحسين سلامة وأمن وجودة الخدمة المقدمة للمستخدمين. مما يتطلب توفير تدريب دائم للموظفين وتطوير عائدات الطيران الإضافية.

وبالإضافة إلى ذلك، بعد التشاور مع المورد المحلي، وإرسال خبير من أبوظبي، من أجل تقييم حالة نظام تكييف الهواء في المحطة، والذي لم يتم صيانته مطلقاً منذ بدء تشغيله، فقد اعتبر أنه من الضروري تنفيذه وإعادة التأهيل العام لنظام تكييف الهواء بالكامل.

كما تم تنفيذ حملات صيانة وقائية وعلاجية دورية، منذ أوائل عام 2020، كجزء من عقد الصيانة الموقع مع مورد

التونسي» الدولي، تحمل مسؤولية إدارة الشحن بشكل جيد تحت إشراف خبير أجنبي وبتأسيس فريق متخصص من أجل تطوير يلبي توقعات العملاء من خلال معالجته وإعادة تأهيل مساحة التخزين بمعدات المناولة وتركيب رفوف التخزين ذات العلامات، وهو تحسن مكن من معالجة الطائرات الكبيرة في ظروف جيدة جداً.

منطقة المطار الأمنة فنيا

استثمرت شركة Afroport في نظام أمن المطار، من أجل تغطية أفضل للكاميرا، حيث تم إصلاح نظام إنذار الحريق في عام 2019 وذلك للامتثال لمعايير السلامة الدولية.

ويأتي تكفل الشركة بهذه المهمة - كلاعب تكميلي في الأمن- رغم أن نظام المراقبة بالفيديو يخضع لمسؤولية الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC) من



النقل البري بين ضرورة التنظيم و أهمية المنافسة



إعداد/ محمد العتيق

يعد النقل البري أهم الوسائل التي يعتمد عليها الناس في حلهم و ترحالهم باعتباره الأكثر حيوية ونشاطا، والداعم اللوجستي الأساسي للتنمية الاقتصادية في البلد و يتوقف نشاطه على حالة الشبكة الطرقية ومدى انسيابيتها وأمانها، وتمتلك موريتانيا شبكة من الطرق بعدة آلاف من الكيلومترات تربط مختلف ولاياتها ومقاطعاتها وتسلكها مئات وسائل النقل من مختلف المركبات، وقد شهدت البلاد في الفترة الأخيرة ارتفاعا كبيرا في عدد الناقلين البريين فالمتجول في العاصمة لا تكاد تخطئ عينه شركات للنقل عند كل دوار ومفترق طرق، محطات تذكي حلبة المنافسة في هذا القطاع الحيوي.

ويدار قطاع النقل البري من خلال إدارات و مؤسسات تنظيمية و اتحاديات و تكتلات خاصة.

15

رخصة القيادة، ووثيقة تسجيل المركبة، ورخصة النقل، التي يتم إصدارها جميعها الآن من خلال رسالة استدعاء المالك بعد الانتهاء من الإجراءات.

سلطة تنظيم النقل الطريقي:

وهي مؤسسة وطنية ذات طابع مستقل أنشئت بموجب قانون صدر عقب أيام تشاورية عقدت في عام ٢٠١١ لإصلاح قطاع النقل هكذا يقول السيد الحسن

. وتعمل هذه المؤسسة حاليا على إنتاج بطاقة التسجيل البيومترية الآمنة وستكون رخصة القيادة الجديدة جاهزة في غضون بضعة أشهر.

وقد أطلقت المديرية قبل أشهر قليلة برنامج «خدماتي» و يهدف هذا البرنامج إلى تقريب الإدارة من المواطن بشكل فعال، من خلال تبسيط الإجراءات التي تتيح الوصول إلى الخدمات متى وأيضا كان ذلك مطلوبا، يهدف أيضا لتحديث الإدارة من خلال الوصول السريع إلى المستندات:

مديرية النقل البري:

ففي رأس الهرم التنظيمي لمجال النقل البري تأتي إدارة النقل البري وهي مديرية مركزية في وزارة التجهيز والنقل، وهي مسؤولة بشكل أساسي عن تحديد وتنفيذ السياسات الاستراتيجية الوطنية في مجال النقل البري وإصدار وتجديد رخص القيادة وتصريح النقل وشهادات التسجيل للمركبات بالتعاون مع الوكالة الوطنية لسجل السكان والوثائق المؤمنة



شاء الله وقد حصلت السلطة على قطعة أرضية على شارع المقاومة ستقيم عليها محطة طرقية كبرى وهناك مشروع بناء مقر للسلطة. ونسعى أن نقيم كل سنة مشاريع لبناء محطات جديدة لأن النقل لا يمكن تنظيمه إلا عن طريق المحطات و محاربة النقاط العشوائية يفرض وجود محطات بديلة وجدير بالذكر هنا أن السلطة تتعامل مع اتحاديات النقل وأغلب الناقلين منضوين تحت هذه الاتحاديات و السلطة تضمن لهم الحماية و البت في الشكايات و حل النزاعات، فعلى سبيل المثال ينص القانون على أن إنشاء أي محطة جديدة يجب أن تكون في مكان يبعد عن أقرب محطة 200 متر، و إذا كانت المسافة أقل يجب على صاحب المحطة للحصول على ترخيص من السلطة أن يحصل على تنازل و رضى صاحب المحطة القديمة في المنطقة. وفي الأخير يشير السيد الرئيس إلى أن تمويل أنشطة المحطة و مساهماتها في بناء و صيانة الطرق يأتي من خلال الأتاوات التي تنازلت عنها الدولة للسلطة و تختلف هذه الأتاوات باختلاف مجالات النقل و طرقه من النقل الدولي و النقل البري بين المدن و النقل الحضري و نقل البضائع، ففي نقل البضائع الضريبة على الطن تبلغ 150 أوقية جديدة تقريبا، والسيارات الفارغة لا تطبق عليها ضرائب و في النقل البيئي هناك ضريبة الخدمة المعوضة (سرفيس بيبي) و البالغة 20 أوقية جديدة.

وهنا يجدر التنويه بأن السلطة معنية في الأساس بتطبيق رؤية في مجال النقل و تنفيذ تعهدات رئيس الجمهورية في هذا الصدد و تنظيم و تطوير النقل البري و الحضري و الدولي و هذا التنظيم يجب أن يضمن حقوق المنافسة مع الحفاظ على مصالح و ظروف الضعاف في هذا المجال و هذا هو معنى إرساء أسس منافسة نزيهة بين مختلف أشكال النقل وضمن مبادئ حرية تسيير المؤسسات الخاصة و العمل في الظروف الملائمة. وأشار السيد الرئيس أن سلطة تنظيم النقل تسعى للمشاركة بصفة فعالة في بناء و صيانة الطرق فالعوائد المالية التي تحصل عليها السلطة تذهب %45 منها بحكم القانون إلى خزينة الدولة من أجل بناء و صيانة الطرق أي ما يقارب نصف دخل السلطة يذهب في هذا الإطار و هناك %5 تذهب بين إدارة النقل البري و السلطات الأمنية التي تسهر على ضمان تطبيق الإجراءات التنظيمية للسلطة كما تساهم السلطة في الحد من البطالة عن طريق توظيف ما يقارب 700 شخص تغطي رواتبها من النصف الباقي من مداخيلها، طبعاً هناك 42 محطة ما بين محطات طرقية متكاملة و مراكز تسيير النقل منتشرة تقريبا في كافة مناطق البلاد فالسلطة قد ورثت كافة المحطات التي كانت تتبع لاتحادية النقل و قامت ببناء محطات جديدة. ولدينا مشاريع استثمارية جديدة منها محطة طرقية متكاملة في انواذيبو سيوضع الحجر الأساس لها قريباً إن



ولد محمد ولد عوان رئيس سلطة تنظيم النقل الطرقي الذي يرى أن السلطة منوط بها تنظيم و تسيير مجال النقل الطرقي البيئي و الدولي و الحضري، إنجاز و تنظيم محطات النقل الطرقي، حماية مصالح المستخدمين و الدولة.

ويسترسل قائلاً إن سلطة تنظيم النقل الطرقي أنشئت بطلب من الفاعلين في مجال النقل وقد استحدثت من أجل أن تكون مستقلة و تقف على نفس المسافة من الجميع و مع أن قطاع النقل في البلاد يتمتع بالليبرالية، إلا أن السلطة وتحاول أن تنظم القطاع بصفة لا تتنافى وليبرالية السوق من خلال إنصاف ضعاف صغار الناقلين للحصول على مكان في الطابور و كذلك تحاول أن لا تسبب ضرراً لكبار الناقلين و المستثمرين في هذا المجال، وقوانين السلطة تنص على أن النقل يجب أن يكون فقط بين المحطات إما محطات عمومية أو خصوصية، فالعمومية تتبع لسلطة التنظيم و الخصوصية تابعة للأشخاص حيث يمكنهم إقامة محطات حسب معايير خاصة إذا توفرت تمنح لها رخصة مزاولة النشاط من طرف السلطة التي تحاول أن تكيف عملها حسب القوانين و ظروف الأشخاص، و مجال تنظيم النقل معقد و متشابك و مهم جداً لأنه يوفر مورداً هاماً للدولة، و يتطلب عملاً مضمناً فهو منتشر فالتنقل الدولي مثلاً يحتاج لعلاقات دولية و تنسيق بين الدول يخضع لمجموعة من النظم و الضوابط و السلطة تراعي ذلك جيداً.



سلطة تنظيم النقل الطرقي.. دعامة للتنمية



إعداد: أحمد طالب ولد المعلوم

لم يعد هناك اليوم، أدنى شك في الأهمية البالغة التي يكتسبها قطاع النقل عموماً سواء الحضري منه والبيئي أو الدولي، في الدفع بعملية التنمية الاقتصادية للبلدان، عبر صور مختلفة، كمساهمته في الربط بين مناطق الإنتاج والاستهلاك وتأمين نقل الأفراد والمواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما يعتبر أحد العوامل البارزة المساعدة في استغلال الموارد الطبيعية التي يتركز وجودها في أغلب الأحيان في مناطق نائية .

منه، نظراً لارتباطه الوثيق بأغلب خطط القطاعات الاقتصادية الأخرى. ومع التقدم الذي شهده عالمنا اليوم في مختلف المجالات، فإن قطاع النقل نال نصيباً معتبراً من هذا التقدم، حيث ظل تأثيره جلياً على التطور الاقتصادي،

تصور تحقيق نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي قطر في العالم، دون تأمين ما تحتاجه هذه القطاعات من الخدمات التي يقدمها قطاع النقل، مما يبرز ضرورة التخطيط الجيد له لكي يساهم في تحقيق المردودية المطلوبة

ويعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي للدولة الحديثة، باعتباره أحد الركائز الأساسية للاقتصاد القومي، فبأنشطته المختلفة يشكل دعامة أساسية من دعائم التطور والتقدم، إذ لا يمكن في عالمنا اليوم



ولاية نواكشوط الجنوبية، وأكجوجت عاصمة ولاية اينشيري، ومحطة كوكي بولاية الحوض الغربي، ومحطة سننور عند الكلم 55 من مدينة نواذيبو، على الحدود المغربية، إضافة إلى ترميمها للمحطات التي استلمتها من البلديات طبقاً للمقرر رقم 1061 كما هو الحال في محطات، لعينون، والطينطان، وكيفه، وبوكي، وكيهيدي، وألاك، وامبود، إضافة إلى فتح السلطة لمندوبيات في جميع عواصم الولايات وأغلب مقاطعات الوطن وكذا المعابر الحدودية.

ونظراً لاستقطاب قطاع النقل لعدد كبير من المنحدرين من الطبقات الهشة يوضح مدير النقل الحضري، أن سلطة تنظيم النقل سعت إلى استحداث إدارة خاصة بتنظيم وترقية النقل الحضري لما له من أهمية اقتصادية واجتماعية، وعمدت كذلك إلى إعداد قاعدة بيانات ونظام معلوماتي خاص بسيارات النقل الحضري وإحصاء وتصنيف وتنظيم النقل عبر التطبيقات الالكترونية.

وأضاف، أنه إلى جانب مساهمة قطاع النقل بمداخل معتبرة في ميزانية الدولة واستفادة بعض القطاعات ذات الصلة من الموارد المحصلة من تظيم القطاع، فإن دوره الأمني لا يقل أهمية، حيث ساهمت البنية التنظيمية الجديدة له في تتبع وضبط عمليات التهريب والسرقة وتحديد المسؤولين عنها.

وعلى الرغم من التحديات التي يعانها قطاع النقل، من السلوك غير المنضبط للمواطنين والناقلين معاً، وتقدم

والمساهمة بشكل فعال في صيانة الطرق والحد من البطالة عن طريق خلق المزيد من فرص التشغيل.

كما يناط بهذا المرفق الحيوي مهمة التحسيس حول السياسة الوطنية للنقل والسلامة الطرقيّة، وكذا إرساء أسس المنافسة النزيهة بين مختلف الفاعلين في هذا القطاع.

وأوضح السيد محمد محمود ولد لمرابط، مدير النقل الحضري، بسلطة تنظيم النقل الطرقي، لمندوب مجلة الشعب، أن السلطة، شرعت منذ تأسيسها سنة 2011 في إصدار ترسانة قانونية من أجل تنظيم قطاع النقل الطرقي، عبر رزمة من القوانين والمقررات والمراسيم التطبيقية، التي تصدت للفوضوية العارمة التي كان يشهدها القطاع في ظل تسييره من طرف بعض النقابات والاتحادات، ونجحت في استيعاب جميع هذه النقابات التي كانت موجودة في الميدان وأطرتها من أجل الصالح العام.

وبين أن سلطة تنظيم النقل الطرقي، ساهمت بشكل إيجابي، منذ بداية عملها الفعلي نهاية سنة 2013، في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والأمنية، كمساهمتها في امتصاص البطالة عن طريق تشغيل 700 عامل، مابين الموظفين الرسميين والمتعاونين والعمال الظرفيين، كما ساهمت السلطة وعلى ميزانيتها الخاصة، يقول ولد لمرابط، في تحسين البنية التحتية الطرقيّة، التي كانت متردية للغاية، ببنائها وتجهيزها لمحطات، الرياض في

سواء في معالجة عامل المسافة والبعد أو مساعدته في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الإنتاج وكذا المساهمة في تبادل السلع بين مختلف المناطق ونقل اليد العاملة إلى أسواق العمل والأماكن التي تكون فيها أكثر جدوائية وفعلاً، إضافة إلى توطيق البرامج والمشاريع الهامة في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل. وتتجلى أهمية قطاع النقل بشكل بارز في تأثيره بشكل واضح في المساهمة في خفض تكلفة المنتج النهائي، الذي يتأثر طردياً بتكلفة النقل، إذ تؤكد بعض الدراسات الاقتصادية الحديثة، التي أجريت بهذا الشأن، أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، مما يوضح، أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي تساهم في تخفيض تكلفة عنصر النقل التي تنعكس بشكل إيجابي على تكلفة المنتج النهائي.

وفي هذا الإطار وفي ظل بروز وتزايد دور وأهمية قطاع النقل، أنشأت الحكومة الموريتانية، بموجب القانون رقم 2011-031 الصادر بتاريخ 05 يوليو 2011 المتضمن توجيه وتنظيم النقل الطرقي، سلطة تنظيم النقل الطرقي، بوصفها مؤسسة عمومية، تعنى بهذا المجال، وتتمتع باستقلالية مالية وبمداخل ذاتية عن طريق تحصيل إتاوات من وسائل النقل الطرقي، مع خضوعها لوصاية وزارة التجهيز والنقل.

وجاء استحداث هذا المرفق العمومي في إطار استراتيجية حكومية عامة للنقل الطرقي، وتلبية لمطالب الفاعلين في المجال، إثر توصياتهم ومطالبهم خلال الأيام التشاورية التي نظمت سنة 2005، لبحث موضوع النقل الطرقي في البلاد والسبل الكفيلة بإيجاد حلول لإشكالاته. وتهدف السلطات العمومية الموريتانية من وراء إنشاء هذا المرفق العمومي، من بين أمور عديدة، إلى ترقية النقل الحضري والبيئي والدولي الطرقي وتنظيمه بشكل محكم وتشبيد عديد المحطات الطرقيّة العصرية وتسييرها بشكل جيد ومنظم، حماية لمصالح المستخدمين والدولة معاً



وتحديث قطاع النقل الطرقي، إنسجاما مع تعهدات رئيس الجمهورية السيد، محمد ولد الشيخ الغزواني، في هذا المجال.

وهكذا يتجلى الدور المحوري والبارز لسلطة تنظيم النقل الطرقي بوصفها وسيطا يشرف على تنظيم عملية النقل الطرقي في جو تنافس إيجابي، ليبرالي تطبعه الانسيابية، وتضبط فيه السيارات وملاكها وتحدد فيه خطوط النقل ونوعيته إن كان حضريا أو بينيا أو دوليا وكذا اتجاهاته وأسعار التذاكر والحيز الجغرافي للنقل، سواء عبر محطة ثابتة أو مؤقتة.

ومن هذه الرؤية والمنطلق تتجه سلطة تنظيم النقل الطرقي، إلى ضبط هذه العملية برمتها عن طريق إعداد قائمة بيانات دقيقة تسترشد بها في تنظيم هذا القطاع حتى يعطي الثمار الإيجابية والنتائج المتوخاة منه، باعتبار أن الارتقاء به في عصرنا الحاضر يعد مؤشرا ودليلا ساطعا، على مدى المستوى الحضاري والتطور العمراني لأي بلد، حيث يعتبر تقدم وسائل ونظم النقل مقياسا لتقدم الأمم والشعوب، نظرا للتكامل ما بينه والقطاعات التنموية الأخرى، إذ يعد النقل الطرقي، عنصرا أساسيا من مكونات الاقتصاد الوطني، حيث يساهم في اختصار الزمن والمسافة وتوفير عديد فرص العمل وتحسين مستوى معيشة السكان.

جائزة لأحسن سائق هذه السنة وأخرى لأفضل شركة نقل.

وتسعى سلطة النقل الطرقي، حسب مدير النقل الحضري، إلى تطبيق رؤية السلطات العمومية في مجال تطوير

الأساطيل العاملة به وممارسته في بعض الأحيان دون مراعاة أدنى الشروط اللازمة كاستغلال بعض المواطنين لعربات نقل من الشوارع غير مخصص لهذا الغرض أصلا و دخول بعض الأجانب لميدانه وشح المعلومات المتوفرة و رداءة البنية التحتية التي ظلت السمة الغالبة له طيلة عقود، فإن السلطة، يؤكد ولد لمرابط، تنوي رغم كل ذلك، تحديث القطاع وتنظيمه بشكل يراعي المصلحة العامة، كشروعها في بناء محطة طرقية مركزية في العاصمة نواكشوط وتجهيز وبناء مقر إدارة مركزية متطورة ومركمنة، والعمل على تجديد أسطول النقل الحضري، الذي وصل موضوعه مراحل متقدمة، إضافة إلى السعي لبناء محطة طرقية عصرية في نواذيبو، وصلت مرحلة المناقصة.

وتنظم السلطة كذلك دورات تكوينية لكادرها البشري، كما تنوي تحديد

توزيع مندوبيات سلطة تنظيم النقل الطرقي على عموم التراب الوطني



مراقبة الطرق في موريتانيا..

أداة لفك العزلة ومساهمة في التنمية

بقلم: آمنة بنت خونه

لا خلاف في الدور التنموي الذي تلعبه الطرق في مجال التنمية وترقية مستوى الحياة ودورها في المجالين الاجتماعي والاقتصادي، لذلك كانت حجر الزاوية في برنامج أولوياتي الموسع لفخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني الذي يشمل إعادة وبناء وتوسعة الشبكة الطرقية وبمعايير الجودة ومتطلبات الحياة.

وقد اتخذت الجهات الوصية ممثلة في وزارة التجهيز والنقل التدابير والاحتياطات اللازمة لمراقبة هذه الطرق، وذلك بالاعتماد على مقاربة جديدة لضمان تنفيذ المشاريع بالجودة المطلوبة إلى جانب مراعاة الزمن وتسريع التنفيذ، فتم استحداث خلية معنية بمراقبة ضمان جودة تنفيذ هذه المشاريع بدءا من إعداد الدراسة ودفاتر الالتزام وانتهاء بتنفيذ المشاريع.

تقوم بالصيانة، وذلك بمعدل 5 قواعد متفرقة في البلاد.

وعلى العموم فقد عمل القطاع على إنجاز 500 كلم من الطرق الاسفلتية بالمعايير المطلوبة من خلال تسريع وتيرة استكمال العديد من مشاريع الطرق التي عرف إنجازها بعض التعثر ويتعلق الأمر بنواكشوط - روصو، كيفه - بومديد، زرافة - تامشكط، باسكنو - فضاله، والطريق الرابط بين الوطنية وبنشاب، وطريق اركيز - المذرذرة.

المكونة للمنشآت والتحاليل المكونة للطبقات والخلطات الاسفلتية والخرسانة.

• الصيانة

أما بالنسبة للصيانة فقد تم إنشاء مؤسسة خاصة بأعمال الصيانة الطرقية تدعى مؤسسة الأشغال وصيانة الطرق، هذه المؤسسة تقوم بتدارك تأخير صيانة الطرق الذي أدى إلى تراكمات وخسائر بالإضافة إلى تنفيذ وصيانة الشبكة الطرقية وإعادة تنظيم وتوزيع فرق التدخل لإنشاء قواعد داخل الوطن ثابتة

التقنيات المتبعة في تصميم وإنشاء الطرق

بما أن الغرض من إنشاء الطرق هو فك العزلة وتلبية حاجيات مستخدمي هذه الطرق فإن التقنيات المتبعة فيها هي نفسها التقنيات المتبعة في العالم من حيث الحرص على الجودة في مرحلة الدراسات الاستراتيجية والفنية مع مراعاة الجودة في كل المراحل، فاختيار تصميم أي منشأة طرقية يعتمد على حركة المرور ونوعية السيارات ونوعية التربة وتوفير المواد، فمن التقنيات المتبعة في بناء الشبكة الطرقية الجديدة:

- استحداث طبقة فوق الأساس لا يقل سمها عن 20 سم من المواد المستخدمة بالكمية المطلوبة مدعمة بالحصى ومواد الاسفلت وتسخين الخلطة الاسفلتية بحيث لا تقل درجة حرارتها عن 150 درجة مئوية مع مراعاة المعايير الفنية التي هي المسؤول الأول عن تحديد عمر الطريق وجودته.

• المراقبة

تتولى إدارة منشآت النقل الطرقي مسؤولية الرقابة ومتابعة الطرق، وذلك بالاستعانة بمهندسين من الإدارة نفسها ومكاتب الدراسات والرقابة الخصوصية والمختبر الوطني للأشغال العمومية ومن مهام المكاتب:

تنفيذ الأشغال ومطابقتها مع مواصفات وشروط ومعايير الجودة المطلوبة، المختبر الوطني للأشغال العمومية ومهمته رقابة جودة تربة الأساس والطبقات



الهيئة الوطنية للأرصاد الجوية: جهود كبيرة لمراقبة ودراسة الطقس والمناخ



شركة مطارات موريتانيا خلال سنة 2010 وبذلك تصبح الهيئة المسؤولة عن تقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران في مختلف مطاراتنا الداخلية. وتعتمد الهيئة الوطنية للأرصاد الجوية في القيام بمهامها على ثلاثة شبكات رصد جوية ومركز تنبؤات وقاعدة بيانات ومركز تحكم فني:

شبكات الرصد الجوي:

1- شبكة رصد جوي سطحي وتضم 15 محطة موزعة على عموم التراب الوطني مهمتها قياس وتسجيل ومتابعة تغيرات مختلف عناصر الغلاف الجوي وما يتعلق بها وتعتبر رصداتها الأساس لمختلف التنبؤات. ويتم تبادل رصداتها مع العالم اجمع وتستخدم معلوماتها كذلك لتغذية النماذج العددية ورسم الخرائط الطقسية واستخراج البيانات المناخية كما تستخدم لأغراض الطيران والتوثيق والبحث.

2- شبكة رصد جوي بحرية وتضم 5 محطات موزعة على طول الساحل الموريتاني وتستخدم في مراقبة حالة البحر ومختلف العناصر المناخية المرتبطة به، ويتم من خلال معلوماتها متابعة التنبؤات وإصدار الإنذارات ومراقبة

وأضاف المدير العام أنه في سنة 1994 تخلت أسكنا عن خدمات الأرصاد الجوية في البلاد باستثناء مطاري نواكشوط وانواذيبو، لتستلم الجمهورية الإسلامية الموريتانية إدارة وتشغيل محطات الرصد الجوي على عموم التراب الوطني باستثناء المطارين المذكورين، لتتم إدارتها وتشغيلها من طرف شركة مطارات موريتانيا، وقد شهدت هذه الفترة استحداث مصالح مختصة في مجال الرصد الجوي في بعض القطاعات وخصوصا الزراعة والصيد والمياه إلى آخره.. حيث تم اقتناء معدات رصد جوي خاصة في هذا المجال.

وأبرز المدير العام للهيئة الوطنية للأرصاد الجوية أنه في العام 2006 وبعد التشاور مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية OMM، قامت بلادنا بإنشاء الهيئة الوطنية للأرصاد الجوية ONM بهدف جمع وإدارة واستغلال محطات وخدمات الأرصاد الجوية في هيئة واحدة مسؤولة عن إعداد وتنفيذ استراتيجية البلاد فيما يتعلق بالأرصاد الجوية وتمثيل الدولة في مختلف المحافل الدولية والمنظمات ذات الصلة. ليتم لاحقا دمج مختلف محطات الرصد الجوي على مستوى التراب الوطني بموجب اتفاقية مع

إعداد: مريم بنت اباه

الهيئة الوطنية للأرصاد الجوية هي مؤسسة عمومية ذات طابع إداري أنشئت دجمبر 2006 بموجب المرسوم 2006/140، لها مجلس إدارة وتخضع للوصاية الفنية لوزارة التجهيز والنقل، وهي مكلفة بإعداد وتنفيذ السياسة الوطنية في مجال الرصد الجوي.

وتهتم بمراقبة ودراسة الطقس والمناخ ومختلف مركبات الغلاف الجوي من أجل ضمان أمن الأشخاص والممتلكات والإسهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلد من خلال تزويد جميع المستخدمين بمعلومات الرصد الجوي والتنبؤات الجوية والإنذار المبكر.

ولمعرفة المزيد من المعلومات عن الهيئة الوطنية للأرصاد الجوية ودورها في مجال التنمية الاقتصادية أجريننا هذا اللقاء مع المدير العام للهيئة المهندس محمد ابات الشيخ محمد المامي، الذي أبرز أن خدمة الأرصاد الجوية بدأت منذ العام 1937 لقياس الجو في كل من افديرك ومدينة انواذيبو وبعض المقاطعات الأخرى.

وقد شهدت فترة الحكم الذاتي بداية المفاوضات المتعلقة بدخول البلاد في اتفاقية أسكنا ASECNA (وكالة أمن الملاحة الجوية والطيران في غرب إفريقيا ومدغشقر) وهي الاتفاقية التي تعنى بالأرصاد الجوية والملاحة الجوية. وقد ساهم هذا الاتفاق في إقتناء أسكنا لمحطات رصد جوية سطحية، ومحطات رصد طبقات الجو العليا، إضافة إلى تكوين وتدريب واكتتاب العنصر البشري لتشغيل المحطات



وعن المشاكل والتحديات التي تشكل فرصا لتحسين أداء الهيئة تحدث المدير العام عن ضرورة توفير مقر دائم يراعي المواصفات الفنية المطلوبة من حيث مسافات التباعد وكذلك توفير المكاتب المطلوبة والغرف الفنية اللازمة، كما تحدث عن النقص الكبير في عدد وكفاءة وتأهيل العنصر البشري منوها في نفس الوقت بالجهود التي تبذلها طواقم الهيئة. واعتبر في هذا الصدد أنه بالرغم من هذه العوائق الجوهرية فإن الطاقم البشري للهيئة ظل يقدم مختلف الخدمات المطلوبة في ظروف صعبة سواء تعلق الأمر بالرواتب مقارنة مع الموظفين من نفس القطاع وبنفس المؤهلات أو تعلق الأمر بظروف العمل ومستلزماته، وفيما يخص شبكات محطات الرصد الجوي قال إنها تتطلب جهدا خاصا من أجل تعزيز منظومتنا الرصدية من خلال اقتناء المحطات وزيادة تغطيتها للمناطق المختلفة.

بالنسبة للهيئة الخاصة بالهيئة الوطنية الأرصاد الجوية فإنها تتكون من:

- الإدارة العامة والتي تشمل مصلحتي المحاسبة والمصادر البشرية
- إدارة الاستغلال والتنبؤات الجوية وتضم محطات الرصد الجوي ومركز التنبؤات ومركز التحكم ومصالح الأنواء العامة وأنواء الطيران والأنواء البحرية و مصلحة صيانة مختلف المعدات.
- إدارة المناخ والتطوير والبحث وتشمل مصالح الأنواء الزراعية والمائية ومتابعة الغطاء النباتي وبنك المعلومات والأرشيف والرقمنة والمعالجة والحفظ والتخزين إلكترونيا وورقيا.
- وبالنسبة لأهم المشاريع المستقبلية للهيئة الوطنية للأرصاد الجوية:
 - إعداد وتنفيذ الإطار الوطني لخدمات المناخ: والذي سيمكن من تلبية طلبات مختلف المستخدمين لمعلومات الأرصاد الجوية كما سيعيد بناء هيكل الهيئة وإستراتيجيتها ومختلف نصوص وإجراءاتها التشغيلية والتشغيلية.
 - العمل بعد ذلك على تغيير طابع الهيئة من مؤسسة عمومية ذات طابع إداري إلى مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري.
 - العمل على تبني مشروع للاستثمار تقوم الهيئة على تنفيذه.

والبليات والقرى والأحياء على عموم التراب الوطني والتي تستغل الهيئة شبكة الاتصال الإداري للحصول على معلوماتها. 5- مركز التنبؤات ومهمته إعداد النشرات الجوية الموجهة لكافة المواطنين وبشكل يومي ونشرات عشرية خاصة لأغراض الزراعة ومتابعة تطور الغطاء النباتي إضافة إلى النشرات الشهرية لمتابعة تغييرات المناخ ومختلف العناصر المناخية على عموم التراب الوطني، كما يعد أيضا نشرات فصلية موسمية تتناول الخصائص المختلفة لموسم الأمطار من حيث كميات الأمطار المتوقعة خلال موسم الأمطار وبدايتها وتاريخ انتهاء الموسم وكذلك فترات التوقف وتعتبر هذه النشرة أساسية ومهمة للأغراض الزراعة والرعيوية.

كما يعد المركز نشرة يومية عن حالة البحر من حيث ارتفاع الأمواج والتيارات الشاطئية ومختلف العناصر المناخية الأخرى، ويعد أيضا نشرات متخصصة لوسائل الإعلام والموانئ وبعض الشركاء مثل حظيرة حوض آرغين والشركة الوطنية للصناعة والمناجم.

كما يصدر مركز التنبؤات أيضا الإنذارات والتحذيرات كلما دعت الضرورة وعلى مدار الساعة.

6- قاعدة البيانات وتضم أرشيف البلاد وخاصة المعلومات المناخية لكافة المحطات على عموم التراب الوطني (لمختلف العناصر المناخية كدرجات الحرارة والرياح والضغط والرؤية والغيوم الخ..) وتعتبر معلوماتها اللبنة الأساسية لجميع الدراسات والبحوث في مختلف مجالات الاستخدام مثل استصلاح الأراضي وتقسيمها وتقطيعها إضافة إلى النقل والصحة والمياه والإنشاءات والبيئة والطاقة الخ..

7- مركز التحكم الفني (المعدات وصيانتها) وتضم محطات استقبال واستلام صور الأقمار الصناعية المختلفة، والنماذج العددية لمختلف مراكز التنبؤ الإقليمية والدولية مثل مركز التنبؤ العالمي بلندن ومركز متابعة الغبار في برشلونة ومركز متابعة التطبيقات المناخية بالنيجر ومركز الأكريمات بانيامي، كما يقوم مركز التحكم بصيانة واستمرار تشغيل محطات الرصد الجوي الأوتوماتيكية ومعدات الرصد الأخرى وبشكل يومي.

أداء النماذج العددية المناخية المخصصة للبحار.

3- شبكة رصد جوي زراعية وتضم 9 محطات موزعة على مناطق البلاد الزراعية والرعيوية وتستخدم المحطات الزراعية لأغراض الفلاحة والبحث ومكافحة الجراد ويتم استخدامها على المستوى الوطني. وأضاف في هذا الصدد أن معلومات شبكات الرصد الجوي تستخدم لجمع المعلومات للرقابة والمتابعة وإصدار النشرات الجوية والتحذيرات والتنبيهات لتوفير النصح والإرشاد فيما يتعلق بمختلف الأنشطة وجعلها مربحة، فضلا عن السلامة وتأمين الأرواح والممتلكات. فمثلا تتحدث نشرات

الهيئة اليومية عن حالة البحر وعلو الموج والتيارات مما يعطى أفضلية لصيادينا ومستغلي مياهنا، وتصدر الهيئة إنذارات للصيادين التقليديين

ومستخدمي البحر

إذا استدعت الضرورة ذلك. وقد طورت الهيئة نظام إنذار مبكر بالتعاون مع المسؤولين في انواذيبو ونواكشوط تمثل في إعلام ترفع عند الشاطئ وبالألوان تعكس حالة البحر من حيث الخطورة وتندرج من الأحمر إلى الأصفر والأخضر في الظروف المواتية لمزاولة الأنشطة الاعتيادية، وكذلك تمكن نشرتنا الفصلية لموسم الأمطار وتحديثاتها المنمين والمزارعين وقطاعات الحكومة من التخطيط والبرمجة والتكيف مع موسم الأمطار من حيث كميات الهطول وتاريخ بداية الموسم وتاريخ انتهائه وطول فترات التوقف خلاله.

وبذلك تكون أنشطتهم أكثر فاعلية وربحا ويتم كذلك الحد من المخاطر التي قد تصاحب الموسم، كما تتابع الهيئة إصدار الإنذارات خلال الموسم كلما دعت الضرورة لذلك من توقع لأمطار غزيرة أو رياح عنيفة أو ضربات برق مكثفة وذلك من أجل حماية الأرواح والممتلكات.

4- شبكة مقاييس المطر وتضم بالإضافة إلى الشبكات الثلاثة مئات مقاييس المطر الموزعة على المقاطعات والمراكز الإدارية



موريتانيا والطيران.. تطور مستمر

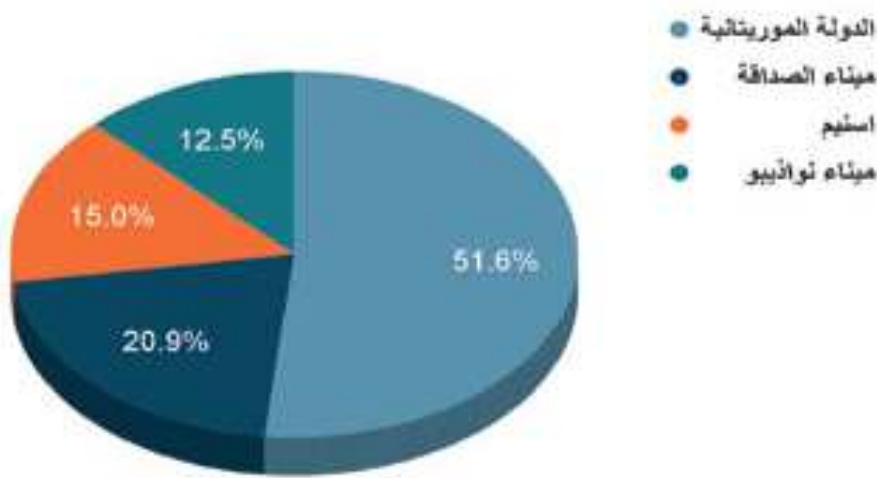
بقلم: صلاح الدين بياه

عندما أقلعت أول رحلة طيران تجارية في التاريخ استخدمت سطح الماء إقلاعا وهبوطا بين مدينتين أمريكيتين عام 1914 وحملت راكبا واحدا لمسافة 23 كيلومترا، لم يكن الكثيرون ممن حضروا تلك اللحظات التاريخية ليتخيلوا أن تتحول إلى بداية لصناعة تجاوزت مساهمتها في الناتج المحلي العالمي 2.7 ترليون دولار عام 2020.

هيكل المساهمة

يبلغ رأس مال الشركة المسجل 2.099 مليار أوقية جديدة، مقسما على النحو التالي:

المساهم	المبلغ (أوقية جديدة)	الحصة
الدولة الموريتانية	1,083,923,600	51,64%
ميناء الصداقة	438,271,200	20,88%
اسنيم	315,479,700	15,03%
ميناء نواذيبو	261,325,500	12,45%
الجميع	2,099,000,000	100%



الموظفون

توظف الخطوط الجوية الموريتانية حوالي 247 شخصا، منهم 134 موظفا في مجالات عمليات الطيران 83 وكيلا في العمليات الجوية، إضافة إلى 51 وكيلا في العمليات الأرضية

نشاط الشركة:

يتركز النشاط الرئيسي للشركة على نقل الركاب من خلال تزويد المواطنين بخيارات سفر آمنة وموثوقة وبأسعار معقولة. ومع ذلك، توفر الشركة أيضا نقل البضائع، وتجري أنشطة وخدمات مساعدة في المطارات المحلية.

فمنذ أن حصلت تلك المغامرة، وعلى امتداد العقود اللاحقة تزايدت أهمية الطيران المدني كوسيلة نقل ثورية، وتحت ارتفاع الطلب التجاري ازدهرت صناعة النقل الجوي مساهمة بشكل مباشر وغير مباشر في ازدهار الاقتصاد العالمي، إلا أن ازدهار الطيران المدني لا يرجع للأسباب التجارية وحدها وإنما كانت هناك اعتبارات أخرى بدأ تأثيرها في الظهور عندما ساد انطباع عالمي باعتبار شركات الخطوط الجوية المملوكة للدول رمزا من رموز السيادة الوطنية.

حينها، ومع استقلال الكثير من الدول في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، أصبح من ضرورات قيام أي دولة ذات سيادة وطنية أن تمتلك خطوطها الجوية الوطنية.

وهكذا أنشئت أول شركة موريتانية للنقل الجوي قبل إعلان استقلال الدولة. ففي عام 1963 أنشئت شركة الخطوط الجوية الموريتانية والتي استمرت في العمل قرابة نصف قرن، وصولا إلى العام 2008، لتفسح المجال لشركة «الموريتانية للطيران» (MAURITANIA AIRWAYS) التي أنشئت عام 2006 في نطاق شراكة موريتانية تونسية، إلا أنها لم تستمر طويلا، ليتم الإعلان عن توقف عملياتها ورحلاتها بصفة نهائية عام 2010، مفسحة المجال لشركة الخطوط الجوية الموريتانية الدولية (MAIL International) والتي قامت بأول رحلة تجارية لها بتاريخ 10 مايو 2011، ولا تزال في الخدمة حتى الآن.

وهي شركة وطنية، تم إنشاؤها بموجب المرسوم رقم 169-2009 بتاريخ 03 مايو 2009 ومقرها في نواكشوط. وقد شكل إعلان إنشاء شركة الخطوط الجوية الموريتانية الدولية (MAIL International)، التزاما من الدولة بالحفاظ على أحد أهم رموز السيادة الوطنية، إضافة لما يمثله وجود شركة طيران مدني مملوكة للدولة من دعم للبنية التحتية للنقل. هذا فضلا عن ما ستوفره من سد للعجز الكبير الحاصل في هذا القطاع منذ عدة سنوات.

يتشكل رأس مال الشركة من مساهمات لأربعة مساهمين هم :

- الدولة الموريتانية
- ميناء الصداقة
- شركة اسنيم
- ميناء نواذيبو

وتتوزع نسب المساهمة حسب الهيكل التالي:



%	المجموع	ذكور		بنات	
		%	النسبة المئوية	%	النسبة المئوية
34%	83	65%	54	35%	29
21%	51	75%	38	25%	13
45%	113	83%	93	17%	20
100%	247	75%	185	25%	62

داكار (السفغال)، كوناكري (غينيا)، باماكو (مالي)، أبيدجان (ساحل العاج)، كوتونو (بنين)، ليبرفيل (الجابون)، بوانت نوار وبرازافيل (الكونغو)، لاس بالماس دي جران كناريا (إسبانيا) والدار البيضاء (المغرب) وتونس (تونس).

المؤشرات

يمكن لمقارنة المؤشرات لفصول من عامي 2020 و 2021 أن تعطي صورة عن نشاط وإيرادات الشركة في سوق الطيران المدني. ويوفر الجدول التالي مقارنة معدلات نقل وإحصاءات الركاب بين الربع الأول من عام 2021 والربع الأول من العام السابق 2020.

النشاط

- نقل الركاب
- نقل البضائع
- تأجير الطائرات
- الخدمات اللوجستية للمطارات

الأسطول :

تشغل الخطوط الجوية الموريتانية لحد اليوم ست طائرات إجمالاً، بما في ذلك ثلاث طائرات بوينج: 737-700، و737-800، و737-ماكس 8 (تعود إلى الخدمة بعد التوقف منذ مارس 2019).

إضافة إلى ثلاث طائرات امبراير: اثنتان منها طراز ERJ 175 وواحدة من طراز ERJ 145.

بالنسبة لطائرتي «737-800»

و«737-800 ماكس» فقد تم اقتناؤهما جديديتين من شركة بوينج على التوالي في نوفمبر 2016 وديسمبر 2017 كجزء من تحديث الأسطول.

كما هو الحال بالنسبة لطائرتي « Embraers EJR 175 » فقد تم الحصول عليهما مباشرة من المصنع في مارس وابريل من العام 2019

طراز الطائرة	العدد	دخول الخدمة	تاريخ الاقضاء	المقاعد	درجة أولى / اقتصادي
بوينج NG 700-737	1	يوليو 2005	مارس 2011	114	102 / 12
امبراير ERJ 145 LR	1	سبتمبر 2003	يوليو 2014	50	50 / 0
بوينج NG 800-737	1	(نوفمبر) 2016	(نوفمبر) 2016	160	144 / 16
بوينج 8 MAX 737	1	(ديسمبر) 2017	(ديسمبر) 2017	160	144 / 16
امبراير ERJ 175	2	مارس / ابريل 2019	مارس / ابريل 2019	76	64/12

اليوم وبعد أكثر من مائة عام على ظهور الطيران كوسيلة للسفر بدأت بعض الدول ذات الثقل الاقتصادي في التخلي عن تبني شركات خطوط جوية وطنية، تاركة المجال للقطاع الخاص كنوع من دعم حرية السوق.

لكن مثل هذا الخيار ليس مطروحا لدول من العالم الثالث لا تزال اقتصاداتها

تعتمد اعتمادا

كبيراً على تدخل

الدولة ودعمها

كأكبر مشغل

للبيد العاملة،

وأكبر مساهم في

السوق.

من هنا يبدو من الطبيعي استمرار الدولة الموريتانية في الالتزام بتبني شركة خطوط وطنية مملوكة للدولة، ولو بنسبة استحواذ سيادية على الأقل.

خاصة وأن مجال القطاع على المستوى المحلي يعد بالكثير من الواجهات التي لم تتم تغطيتها بعد، والتي يتوقع أن تكون لها مساهمة مباشرة وغير مباشرة على ازدهار الاقتصاد الوطني في حال تمت تغطيتها وتوفير البنية التحتية اللازمة لذلك.

الفصل الأول	عدد الركاب	إيرادات الركاب	ركاب x كيلومتر	مقاعد x كيلومتر	معدل الحجز
2020	54987	281662098	89187297	143952530	62%
2021	33763	199905256	62190586	89026788	70%
التفاوت	-39%	-29%	-30%	-29%	8 نقاط

الوجهات:

تغطي خدمات الشركة شبكة إقليمية ديناميكية في غرب إفريقيا، وتوفر مواصلات منتظمة بين وجهات شمال إفريقيا وأوروبا.

على المستوى المحلي:

تخدم الخطوط الجوية الموريتانية مدن نواذيبو والزويرات والنعمة. أما على المستوى الإقليمي والدولي فتخدم الشركة شبكة وجهات تضم:

الموريتانية للطيران

معلمة تاريخية ورافعة للاقتصاد الوطني

بقلم: الديده القاضي

تعتبر شركة «الموريتانية للطيران» التي خلفت «الخطوط الجوية الموريتانية» بعد إفلاس الأخيرة، إحدى أهم الشركات الوطنية التي ساهمت في الرفع من الاقتصاد الوطني والحد من البطالة في صفوف الشباب، ويقع مقر الشركة بالعاصمة نواكشوط، وتعتبر بمثابة أول شركة طيران تمتلكها الحكومة الموريتانية بالكامل..

وقد عملت الشركة على الاستحواذ على النقل من وإلى مطار نواكشوط أم التونسي الدولي نحو الدول المجاورة بعد الفراغ الذي تبغ إفلاس شركة الخطوط الجوية الموريتانية، كما تسعى الموريتانية للطيران لتطوير مطار نواكشوط الجديد، وجعله قطبا تنمويا وواجهة للبلد تشعر الزائر بالراحة والاطمئنان من خلال الخدمات التي يتم تقديمها له .

وحول هذا الموضوع أكد مدير شركة «الموريتانية للطيران» أو «موريتانيا-ايرلاينز» الدولية السيد محمد الخليفة بيا، أن الشركة تعتبر إحدى أهم الشركات الوطنية المساهمة في رفع علمنا الوطني في كل مكان وتقدم هذه الشركة خدمات ترضي الزبون وتجعله يفضل السفر على متنها، فهذه الشركة التي تم إنشاؤها بموجب المرسوم رقم 2009/169 بتاريخ الثالث مايو 2009 ومقرها في العاصمة نواكشوط توخت السلطات من وراء إنشائها تزويد البلاد بمؤسسة سيادية للنقل الجوي تتوفر فيها جميع الشروط للقيام بمهمتها الوطنية لسد العجز الموجود في هذا القطاع.

وقد بدأت الشركة نشاطها 2011 بأسطول جوي يتكون من ثلاث طائرات من نوع بوينغ متفاوتة الأحجام والحمولة، وكانت أول رحلة تقوم بها في 10 مايو



2021) وعن خدمات النقل الجوي للشركة أوضح المدير العام أنها تغطي العديد من البلدان الإفريقية، كما تقوم بالربط بين البلدان المغربية والقارة الأوروبية؛ إذ تربط رحلات الشركة العاصمة نواكشوط بالدار البيضاء (المملكة المغربية)، وتونس (تونس)، وداكار (السنغال)، ومالي (بامكو)، وكوناكري (غينيا)، وأبيدجان (ساحل العاج)، وكوتونو (بنين)، ليبرفيل (الغابون)، ولاس بلاماس (جزر الكناري). وأشار المدير العام إلى أن جانحة كوفيد 19 أثرت على جميع الأصعدة عالميا وخاصة مجال النقل الجوي الذي نحن بصدد الحديث عنه، فالشركة كالشركات العالمية تضررت من الجائحة حيث توقفت 6 أشهر عن العمل، لكن رغم ذلك فقد حافظت الشركة على دفع مستحقات عمالها طيلة تلك الشهور وحافظت على الالتزام بجميع الاتفاقيات والعمل على تطويرها، والآن، ولله الحمد، بدأت الأمور تعود إلى مجاريها الطبيعية .

آراء بعض المسافرين

25 وحول هذا الموضوع استطلعنا آراء بعض المواطنين الذين يسافرون على متن الموريتانية للطيران حيث عبر محمد ولد سيد محمد عن سروره بوجود هذه الشركة التي ساهمت في مجال النقل - الأشخاص- والبضائع- مضيفا أنها تتمتع بخدمات ذات جودة عالية وبأسعار منطقية تجعل المسافر يفضل السفر على متنها خاصة أن المسافر يأمن على بضاعته ولا يخشى ضياعها . السيدة مريم بنت الشيخ (تمتهن التجارة) أوضحت أن الشركة ساهمت في الرفع من المستوى الاقتصادي وقدمت خدمات جيدة لزبائنها إذ أنها تساعد في وصول البضائع في وقت سريع.

2011 . وتساهم في رأس مال الشركة البالغ أكثر من ملياري أوقية جديدة كل من الدولة الموريتانية بنسبة %51.64، وميناء الصداقة بنسبة %20.88، والشركة الوطنية للصناعة المناجم (اسنيم) بنسبة %15.03، وميناء نواذيبو بنسبة %12.45.

وتشغل الشركة حوالي 247 موظفا من بينهم 134 يعملون في العمليات الجوية وتركز الشركة في أنشطتها على النقل الجوي وتعمل على تقديم خدمات جيدة ومريحة وبأسعار تتحدى كل المنافسات لزبائنها الكرام هذا بالإضافة إلى نقل البضائع وتقديم خدمات على الأرض تتمثل في المساعدة في المطارات.

وأشار المدير العام إلى أن اسطول الشركة الموريتانية للطيران الجوي يضم اليوم 6 طائرات من بينها 3 من طراز بوينغ وثلاث أخرى تم شراء أغلبها من المصانع مباشرة منبها إلى أن الشركة تحتفظ بطاقم مهني عالي التأهيل، كما تتمتع الشركة بتأهيل أعلى درجات السلامة في ميدان النقل الجوي (تأهيل

تطور في البنية التحتية وزيادة في القدرة التنافسية

ميناء الصداقة..

إعداد: محمد اعل الكوري



وأكد أن الميناء يستقبل حالياً 94% من واردات البلاد من مختلف المواد والبضائع والتجهيزات.

وبين أن جمهورية الصين الشعبية واصلت دعمها ومساعدتها لموريتانيا لتطوير هذه المنشأة الرمزية في إطار العلاقات المتميزة القائمة بين البلدين، مشيراً أنه ولهذا الغرض دعمت الصين برنامجاً لتطوير المنشآت الأساسية المستعملة لرسو السفن، من خلال بناء المحطتين 4 و5 التي اكتملت الأشغال فيهما في عام 2014 وبناء الحاجز الرملي عام 2017. وفيما يلي عرض تفصيلي للبنية التحتية للميناء وكذلك المستقبلية مع تسليط الضوء على المشكل البيئي الناتج عن إنشاء الميناء:

الرصيف القديم

وفي هذا الإطار بين المدير الفني للميناء أن بناء الرصيف الأول تم في عام 1987 على أساس ركائز معدنية بطول 585 متراً وعرض 46 متراً، مبيناً أنه مربوط بجسر طوله 750 متراً. وينقسم هذا الرصيف إلى ثلاثة مراس

نواكشوط المستقل السيد محمد فيصل ولد بيروك في لقاء مع الوكالة الموريتانية للأنباء أن الميناء شهد تطورات كبيرة من حيث المنشآت والتجهيزات مبيناً أن هذه التطورات كان لها الأثر الإيجابي في تحسين خدمات نقل واردات البلاد من السلع والبضائع وحتى حاجيات بعض البلدان الإفريقية.

حالة المنشآت والتجهيزات

وفي هذا السياق أوضح المدير الفني للميناء أن أعمال بناء ميناء نواكشوط المستقل بدأت في عام 1979 واكتملت في عام 1987، بفضل الدعم المالي والتقني المقدم من طرف جمهورية الصين الشعبية، مردفاً أنه كان يمثل في ذلك الوقت أكبر مشروع مينائي يتم تنفيذه في إفريقيا.

وأضاف أنه لعب منذ ذلك التاريخ دوراً أساسياً في الاقتصاد الوطني وزادت سعته الإجمالية من 400 ألف إلى 5 ملايين طن في عام 2014، مما سمح له بتعزيز مكانته كرائد في المجال التنموي.

يشكل ميناء نواكشوط المستقل المعروف بميناء الصداقة أحد أهم المشاريع الاقتصادية التي مكنت من تسهيل نقل واردات البلاد وحاجياتها من البضائع والسلع والتجهيزات، وكذلك بعض الدول المجاورة، وخاصة مالي التي لا تتوفر على شاطئ بحري..

وقد شهدت هذه المنشأة تطورات كبيرة كان آخرها مشروع بناء الحاويات والذي سيمكن من استيعاب سفن بغاطس يبلغ 13.0 متراً وتحمل 7500 حاوية في وقت واحد.

ونظراً لمحورية هذه المنشأة في تنفيذ البرامج الاجتماعية لفخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني وماتمثلة من أولويات في سبيل توفير حاجيات المواطنين من مختلف البضائع والتجهيزات في أسرع وقت وبأقل تكلفة ممكنة باشرت الإدارة العامة للميناء جملة من الإجراءات العملية من أجل توسيع القدرة الاستيعابية للميناء وتحسين مستوى الخدمات التي يقدمها. وفي هذا الإطار بين المدير الفني لميناء

الذي سيؤدي بحكم الواقع إلى القضاء على زحمة النقل الساحلي من نواذيبو، وبالتالي تقليل فاتورة الطاقة في البلاد وتأمين الإمدادات لنواكشوط وجنوب شرق موريتانيا.

وأشار إلى أن تطوير البنية التحتية ستمكن الميناء من القدرة على تحسين الخدمات التي يقدمها وتزويد الجارة المالية وبعض المناطق في الساحل من امداداتها من البضائع المختلفة.

وأضاف أن محطة الحاويات تقع في أسفل الحوض بين الرصيف الشمالي والرصيف الجنوبي، ويبلغ طولها حوالي 590 متراً مما يسمح بتشغيل سفينتي حاويات بطول 250 متراً، وسيتم إنشاء الرصيف بعمق 15- متراً.

وبين أن هذا القياس يشكل المستوى الكافي لاستيعاب سفن الحاويات بغاطس يبلغ 13.0 متراً وتحمل 7500 حاوية في وقت واحد.

وقال إن الرصيف المستقبلي سيتم تجهيزه بخمسة قنطرات تسمح بالتفريغ السريع للسفن، وسيتم التخزين قريباً بدون حركة كبيرة نظراً لقربها من أرصفة التخزين.

تجريف الواجهة الجنوبية للرصيف الامتدادي

وفي هذا المنحى بين المدير الفني للميناء أن تنفيذ أعمال التجريف في هذه المنطقة وتعميقها إلى 11.25 متراً تمت بواسطة EIFFAGE، مقاول BP لمشروع GTA أحميم للغاز، تمهيداً لاستخدامها لرسو السفن التي ستقلل الحجرة المخصصة لحاجز الأمواج في البنية التحتية لاستخراج الغاز في المستقبل.

وأشار إلى قدرة الميناء في استخدام هذه التوسعة لرسو السفن التجارية ذات الحمولة الكبيرة بمجرد انتهاء الأشغال فيها.

إن زيادة القدرة التنافسية للميناء وتطوير البنية التحتية المستخدمة في رسو السفن لأمر سيكون لها بالغ الأثر في تعزيز وتنوع الاقتصاد الوطني من خلال تسهيل حركة البضائع والسلع المستوردة وفقاً للسياسات العامة للحكومة والرامية إلى تطوير الخدمات المقدمة للمواطنين وبكونه الغاية والهدف لكل تنمية.

إجراءات تهدف إلى استمرار استخدام الميناء من خلال تشييد جدار مانع مواز لجسر المشاة شمالاً لمنع زحف الرمال في الحوض وبناء مجرى إلى الجنوب لمنع التعرية وما ينتج عنها من تأثيرات سلبية على السدود والبنى التحتية للأراضي. ونظراً لتطور التحديات البيئية، تم تشييد جدار ضد تآكل الشاطئ على بعد 2 كم جنوب المنطقة القديمة كجزء من أعمال التوسعة.

وبعد 3 سنوات من اكتماله، تم تنفيذ هذا العمل بالكامل من خلال تطور تدريجي في هذا الجزء من الشاطئ.



بالإضافة إلى ذلك ولمنع تزايد الترسبات في الشمال، تم بناء جدار حاجز جديد عام 2017 في نهاية الأرصفة القديمة والعمودية عليه، ويبلغ طوله الإجمالي 257 متراً، لحماية القناة والحوض من زحف الرمال لمدة 25 سنة قادمة.

الآفاق المستقبلية لبناء محطة الحاويات:

وفي هذا الإطار أوضح المدير الفني للميناء أن الآفاق المستقبلية للميناء تتضح من خلال زيادة القدرة الاستيعابية وما يمكن أن يضيفه مشروع بناء محطة الحاويات من قدرة تنافسية، مبرزاً أمن الدراسات التمهيديّة لهذا المشروع بدأت في عام 2010، كما يعد جزءاً لا يتجزأ من الخطة الرئيسية لتطوير ميناء نواكشوط المستقل ويشكل فرصة لا مثيل لها لتحديث وتحسين القدرة التنافسية للميناء بالإضافة إلى دمج رصيف للمحروقات، في شكل محطة فرعية مختلطة، ستمكن من استقبال سفن بسعة 50000 طن من المحروقات مباشرة في نواكشوط، الأمر

(1 و 2 و 3) ويبلغ عمقها 9.5- متر عند المرسى 3 و 8.5- متر في المرسيين الآخرين، مؤكداً أنه يستقبل السفن بمختلف أحجامها (20 ألف طن) وجميع أنواع البضائع باستثناء المنتجات البترولية. رصيف التوسعة

وفي هذا السياق بين المدير الفني للميناء أن تشغيل حوض التوسعة (المراسي 4 و 5) بدأ في أغسطس 2014، بطول إجمالي يبلغ 450 متراً وعرض 69 متراً، كما يحتوي أيضاً على منحدر Ro-Ro بعرض 40 متراً.

وأضاف أن هيكل الرصيف الممتد يتشكل على أكياس من الخرسانة المسلحة وهو ما يمكن من تجاوز عراقيل الأحمال الثقيلة (6 طن / م²)، وتقليل تكاليف صيانة المنشأة مقارنة برصيف الركائز.

كما يشمل حوض المرسيين 4 و 5 وكذلك القناة بعمق 12 م، ويستقبل الرصيف الحمولة القصوى والتي تصل 45 ألف طن من جميع أنواع البضائع باستثناء المنتجات البترولية.

رصيف المحروقات المؤقتة

وأكد المدير الفني للميناء أن اختيار موقع رصيف التوسعة أدى إلى تفكيك المراسي القديمة لناقلات النفط الموجودة في حوض الميناء، وبناء رصيف بديل بقدرة استيعابية تصل إلى 10 آلاف طن من النفط والغاز، مبيّناً أن استغلاله بدأ في عام 2012 ويحتوي على جميع معدات السلامة التي يتطلبها هذا النوع من البنى التحتية شديدة الحساسية.

وأشار إلى أن محطة النفط هذه مدعومة بجسر قديم للمشاة ولها حوض تم جرفه بعمق 9.5- متر.

منشآت الحماية

وفي هذا السياق بين المدير الفني للميناء أهم الإجراءات التي اتخذتها الجهات المعنية للحد من المخاطر البيئية الناجمة عن إنشاء الميناء، مؤكداً أن بناء الأرصفة القديمة أدى إلى منع عبور الأتربة التي يحملها التيار البحري الذي يجتاح الساحل باستمرار في اتجاه الشمال والجنوب.

وأضاف أن هذه الوضعية تسبب في حدوث أتربة في الشمال وتآكل في الجنوب، فاتخذت الجهات المعنية حينها

نقل البضائع في ميناء الصداقة..

حركة استثنائية رغم الجائحة



تقرير: محمد يحظيه ولد محمد المختار

تعتبر حركة نقل البضائع بين بلدان العالم من أهم المحركات للاقتصاد فيها، حيث تتركز عليها أهم اقتصادياتها، وفي هذا الإطار وحسب إحصائيات صادرة من إدارة التجارة والتسويق بميناء نواكشوط المستقل المعروف بميناء الصداقة، التابع لوزارة التجهيز والنقل، أوضحت هذه الإحصائيات تسجيله، في عام 2020، حركة تجارية استثنائية بلغت 5.097.503 طن، وذلك على الرغم من حالة جائحة كوفيد 19، وفيما يلي بعض هذه الإحصائيات:

يحتل الكلنكر موقعاً مهيماً في الواردات بنسبة تصل 18.95%، وذلك لأنه يعتبر المادة الخام الرئيسية لمصانع الأسمنت الواقعة في منطقة الميناء، كما يمثل القمح نسبة 17.93% من الكمية التي تمت معالجتها.

وأشارت هذه الإحصائيات أن البضائع المستهلكة محليا تشكل الجزء الأكبر من نشاط منتجات ميناء نواكشوط، بحيث تمثل المواد الغذائية (باستثناء منتجات

1.535.779 طن، كما تصل منتجات أخرى متنوعة إلى 1.260.713 طن. ونشير أن إجمالي نمو الكميات العابرة إلى الميناء وصلت نسبتها إلى 2.62% مقارنة بعام 2019 حيث وصلت 4.967.340 طناً؛ بينما وصلت في العام 2020 إلى 5.097.503 طن.. كما تظهر هذه الإحصائيات أن مصانع الإسمنت ومطاحن القمح هيمنت على النسيج الصناعي لمنطقة الميناء، حيث

- تحليل حركة البضائع:

وفي هذا المحور وحسب إحصائيات إدارة التجارة والتسويق بميناء نواكشوط المستقل، تنقسم حركة التجارة إلى مجموعة من المنتجات الرئيسية، حيث تصل منتجات الحبوب إلى: 787083 طن، بينما تصل المنتجات الغذائية إلى 852166 طن، أما المحروقات فتقدر بـ 661762 طن، في حين تصل المواد الخام مثل الجبس والحديد إلى



وقد انخفض من 221 وحدة في 2019 إلى 200 وحدة في 2020، مسجلاً انخفاضاً بنسبة 9.50%، نتيجة الوضع الوبائي الذي حدث في أوائل عام 2020. أما السفن التقليدية وغيرها تحتل المرتبة الثانية في الحركات بنسبة 25% من الترددات السنوية.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الفئة شهدت انخفاضاً استثنائياً وانتقل من 255 وحدة في عام 2019 إلى 137 وحدة في عام 2020؛ ممثلاً بانخفاض وصل نسبته 46.27%.

وشهدت سفن الغاز وناقلات البضائع السائبة والناقلات زيادة بنسبة 9.63% بين عامي 2019 و2020.

وتجدر الإشارة إلى أن الحمولة الغير معلبة تحتل مكانة سائدة في النشاط المينائي.

-العبور:-

وبخصوص حركة العبور المسجلة الموجهة إلى دولة مالي الشقيقة وصلت عبور البضائع إليها 21420 طناً، في عام 2020، وهي نسبة الحمولة ومع ذلك، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019، حيث وصلت الحمولة 21079 طناً، وهذا مما يعكس زيادة في القيمة المطلقة وصلت 341 طناً؛ أي 1.62% زيادة مقارنة بعام 2019.

وبخصوص الحاويات فقد حصلت انخفاضاً في القيمة المطلقة وصل 258 حاوية مكافئة؛ أي تراجع بنسبة 24.25% مقارنة بعام 2019.

كما تمثل حركة تجارة الحاويات 35.62% من الحركة السنوية، والتي عرفت ارتفاعاً وصل نسبة 7.48% في عام 2020 مقارنة بالوضع في عام 2019.

وبدورها الخنشة، التي يغلب عليها السكر، تحتل نسبة 8.20% من الحمولة التي يتم تداولها في ميناء نواكشوط في عام 2020. نشير إلى أن حركة المرور للبضائع المناولة تقليدياً شهدت انخفاضاً يقدر بـ 0.26% من الحركة السنوية، حيث عرفت نسبة انخفاض تقدر بـ 28.78% في عام 2020، مقارنة بعام 2019.

- تقدم حركة الحاويات

وبخصوص هذا المحور بينت الإحصائيات أن حركة سفن الحاويات عانت من انخفاض كبير بنسبة 14.65% مقارنة بعام 2019، ومع ذلك، فإن عدد الحاويات حققت 183.318 من الحاويات المعادلة لعشرين قدماً حسب «teu» تم تداولها بميناء نواكشوط في عام 2020، وهو ما يمثل زيادة قدرها 7.86% مقارنة بعدد الوحدات التي تم الحصول عليها عام 2019 والتي كانت تبلغ 169,950 من الوحدات.

- حركة السفن

ويبرز تحليل هيكل الأسطول التجاري الذي يتردد على ميناء نواكشوط هيمنة سفن الحاويات (200 وحدة) في عام 2020. هذا النوع من السفن يمثل 36.5% من العدد السنوي (548 وحدة) الذي يسجله مكتب رئيس الميناء.

الحبوب) ما يقرب من 21.22% من الواردات و16.72% من حركة البضاعة سنوياً.

كما تمثل المنتجات البترولية (الهيدروكربونات)، المخصصة أساساً لمحطات الطاقة الحرارية وأسطول السيارات، حيث تمثل 16.48% من الواردات.

ولا تزال الصادرات تهيمن عليها إلى حد كبير خامات النحاس والحاويات الفارغة، والجبس والأسماك حيث تمثل نسب هذه الصادرات على التوالي: 66.60%، و20.40% و3.98% و3.78%.

وبخصوص وجهات النحاس الرئيسية ذكرت هذه الإحصائيات أن من أهمها الصين ودول أمريكا الجنوبية، حيث وصل حجم هذه الصادرات المصدرة عبر ميناء نواكشوط 720.247 طن، في عام 2020، مما يوحى بتسجيل زيادة تقدر بـ 9.11% مقارنة بعام 2019.

- تحليل حركة التجارة عن طريق نموذج التعليب

وبخصوص حركة التجارة عن طريق نموذج التعليب أوضحت هذه الإحصائيات أن البضاعة الغير معلبة (السائلة والحبوب والكلنكر..) تحتل ما يقارب من 54.44% من الحمولة السنوية من البضائع التي تمت مناولتها في ميناء نواكشوط في عام 2020.



القطار الكهربائي (ترامواي)..

وسيلة نقل جديدة بنواكشوط في أفق 2024

بقلم: فاطمة السالمة محمد المصطفى

تشهد مدينة نواكشوط، التي تزداد كثافتها السكانية بشكل ملفت.. وتتسع رقعتها باطراد يوما بعد يوم تجاوبا مع تلك المعطيات، حيث تشهد العاصمة تحولات سريعة وحادة جعلت السلطات العمومية في البلد ووفقا لتوجيهات رئيس الجمهورية السيد محمد الشيخ الغزواني.. تسعى إلى جعل العاصمة واجهة للديناميكية الاقتصادية والحدثة.



30

الكهرباء الجارية وعلى سكة حديدية مجهزة بقضبان مسطحة.. وهي مجهزة بسلسلة تنقل الكهرباء إلى المحركات وتدور العجلات ويتم تزويدها بالكهرباء عن طريق أسلاك تسمى خطوط الاتصال عبر نوع من الأذرع المفصلية تسمى المنساح».

وفي حديثه عن المناطق التي ستستخدمها وسيلة النقل هذه، أشار مدير البنية التحتية والنقل الجوي إلى أن المحور، الذي يبلغ طوله حوالي 38 كيلومترا، سيمتد من مفترق طرق مدريد حيث تقع المحطة المركزية، إلى مطار أم التونسي،

الطرق، وتنقل السكان بين المناطق النائية مثل المطار والميناء والشرق والشمال والجنوب ووسط المدينة.

وأشار المدير إلى أن التكلفة المقدرة لتنفيذ المشروع تبدو مرتفعة حيث تقدر بقرابة 2 مليار يورو .

وعن توقعاته لتاريخ الاستفادة من القطار الكهربائي يقول السنهوري: «أعتقد اعتقادا جازما أنه يمكن تحقيقه بحلول عام 2024».

ولتعريف جامع مانع للقطار الكهربائي يقول السيد السنهوري؛ «القطار الكهربائي وسيلة نقل حضرية غير ملوثة تعمل على

إن الزحف العمراني وتضخم سكان المدن يولد تحديات كبيرة، من بينها اختناقات مرورية طالت لوقت قريب معظم شوارع العاصمة وخاصة أوقات الذروة المعهودة. ومحاولة منها لإيجاد حلول جذرية لمشكل المرور.. عملت وزارة النقل ممثلة في إدارة البنية التحتية والنقل الجوي والموانئ والسكك الحديدية على إعداد دراسة جدوائية أولية لقطار (الترامواي) في نواكشوط.

وللإطلاع أكثر على الموضوع.. وفي تصريح لمديرها السيد الهادي السنهوري، فإن الهدف هو تبسيط حركة المرور على



من قبل المنظمات المجتمعية. وسيمثل مستقبلا القطار الكهربائي عمودا قريبا حيا وديناميكيا.. ووسيلة آمنة ومنتظمة إلى جانب كونها وسيلة نقل بيئية وحديثة وسريعة وتفوق كل شيء، لأنها تسمح للمدينة بالتنفس. إنها بطريقة ما العمود الفقري لمدينة نابضة بالحياة والحيوية. إلى جانب الآثار المالية الكبيرة، سيغير الترام المدينة وعاداتها .

إن اختيار وسيلة النقل العام «الثقيلة» مثل الترام هو خيار مهم وحاسم لمدينة مثل نواكشوط بعد وجود مشاريع مماثلة في المنطقة.. حيث أكد السنهوري، حصول تجربة مماثلة في الجارة المغرب الذي استوحينا منه التجربة، مبينا أن تلك التجربة ساهمت إلى حد كبير في حل مشكلة النقل الحضري في مدينتي الرباط والدار البيضاء .. حيث يبلغ إجمالي عدد الخطوط 74 كم، منها 47 في الدار البيضاء و27 في الرباط، مع قطارات الستوم سيتاديس بطول 32 مترا، وبقياس 1435 سم، و71 محطة ركاب في الدار البيضاء و43 في الرباط- سلا، بسرعة تتراوح بين 20 و70 كيلومترا في الساعة لربط مختلف مراكز الاهتمام في المدن، عبر هذه الشبكة التي يمكن اعتبارها خفيفة، وتتمتع بمرونة معينة في تنفيذها (يتم تثبيت الخطوط على الطرق الحالية)

غالبًا ما يتم تضمين خطوط السكك الحديدية هذه باستخدام القضبان المحززة في أرصفة الطرق، وتم تمويل مشروع TRAMWAY في المغرب من قبل وكالة التنمية الفرنسية والدولة بمبلغ قدره 1.815 مليار يورو (بمتوسط 24.5 مليون يورو/ كم)، مع مصلحة سرية معدل. وفي السياق نفسه أشار مدير البنية التحتية إلى أن سلطات شمال إفريقيا أطلقت بشكل مكثف على مدى العقد الماضي في نشر أنظمة الترام في مدنها (أكثر من عشرين مشروعًا قيد التنفيذ...) للتعامل مع ازدياد الطرق الناتج عن التطور الاقتصادي السريع وعواقبه من حيث تلوث الهواء وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري وتدهور نوعية الحياة.. مشيرا إلى أن الجزائر والدار البيضاء والرباط ووهران وقسنطينة كلها أمثلة على ثورة

11 طنًا لكل محور تحت حمولة استثنائية (8 ركاب / م 2، المعايير الفرنسية)، والتي تتجاوز بكثير الأحمال الزائدة المقبولة لمحور مزود بإطارات.

وتعتبر راحة الترام، التي تسير على مسار جيد الصيانة، أعلى بكثير من راحة الحافلة نظرًا لجودة حالة سطح الجري الأملس والمستوي تمامًا (القضبان).

كما يعتبر الترام فكرة جيدة جدًا، لأنه ينتج عنه استبدال وسيلة نقل ملوثة، حافلة الديزل، بوسيلة نقل غير ملوثة. ومن خصوصية القطار الكهربائي أنه يمكن أن يحمل ضعف عدد ركاب الحافلة التي قطعت نفس الطريق.

كما أكد المدير السنهوري أن الترام سيجعل حركة المرور أكثر مرونة. كما أنه، حسب وجهة نظره.. يعد وسيلة نقل عالية الجودة لمن لا يملكون سيارة، مع تأثير الحدائثة الساري المفعول، بالإضافة إلى المركبات المصممة للغاية، خاصة بالمقارنة مع مركبات الحافلات القديمة. ومن خصوصيات القطار الكهربائي أنه سيعمل كوسيلة نقل حديثة على تقليل غازات الاحتباس الحراري في سياق مكافحة تغير المناخ.. وسيقلل من حركة المرور من خلال التحول النموذجي المتوقع إلى النقل العام .

ونتيجة لذلك، نتوقع منه زيادة متوقعة في السلامة المرورية على الطرق.. ما يدعو إلى تحسين الصحة العامة بشكل عام من خلال زيادة استخدام وسائل النقل العام بدلاً من القيادة الذاتية، ما سيسمح للقطار الكهربائي أيضًا بتفكيك بعض المناطق من الناحية الاقتصادية، فإن مشروع إنشاء خط الترام وتطوير النقل العام بشكل عام لهما آثار إيجابية كبيرة على المدينة. من حيث الاستثمار العام وخاصة في سياق الأزمة الاقتصادية الحالية المرتبطة بـ Covid-19، حيث يعد استثمارا «مربحا» كما أنه أداة إضافية لدعم تطوير السياحة في موريتانيا.

وسيساعد الترام في الحد من التفاوتات الاجتماعية والاقتصادية لأن تطوير شبكة النقل العام أداة قوية للحد من التفاوتات الاجتماعية من خلال السماح، من بين أمور أخرى، بتنقل أفضل للأشخاص ذوي الدخل المنخفض.

وتم التأكيد على هذا في مناسبات عديدة

أما المحور الثاني الذي هو بطول (12.4 كم) ... فسيربط محطة حافلات المطار القديم بمحطة توجنين، وأما بخصوص المحور الثالث التي يبلغ طولها 17 كيلومترًا.. فسيربط بين المطار القديم ومفترق طرق صباح، مروراً بمقاطعتي: الميناء والسبخة، على أن يكون المحور الرابع، الذي يبلغ طوله 12.6 كلم .. هو الرابط بين: المطار القديم والرياض... مروراً بمفترق نانسي وغرب عرفات.

وفي هذا الإطار أوضح السيد السنهوري أن تكلفة دراسة الجدوائية الأولية لهذا المشروع تصل إلى ما يقرب من 200 مليون أوقية قديمة وأنه تم إرسال مراسلات للحكومة لتوافر هذا المبلغ. وفيما يتعلق بتمويل هذا المشروع، أكد المدير أنه بالنظر إلى التكلفة العالية لإنجاز هذا القطار، فمن الممكن أن يتم تنفيذه في إطار شراكة بين القطاعين العام والخاص. الأمر متروك للحكومة لاتخاذ القرار. بمجرد الانتهاء من دراسات



الجدوائية الأولية والدراسات التفصيلية . على أن يقوم إدارة البنية التحتية بإعداد ملفات الاستشارة.

وفي هذا السياق أشار السنهوري إلى أن الشركات المهتمة بتنفيذ المشروع ستتواصل في الوقت الحالي مع الحكومة.

مزايا القطار الكهربائي:

الميزة الأساسية لتقنية الترام على القضبان، التي حددها السيد السنهوري، هي إمكانية تشكيل قطارات بطول 30 إلى 60 متراً .. مع إمكانية التحميل الزائد حتى



ترامواي

وسيلة نقل ضرورية

- يساعد اختيار النقل البيئي مثل الترام في الحفاظ على بيئة مدينة أقل تلوثًا وتبتكر، مدينة تتنفس بشكل أفضل طرح حلول تحافظ على جودة الهواء و/ أو تحسنها من أجل صحة مواطنيها.

- يسهل الترام السفر ورحلات العمل والتسوق والذهاب للأطفال إلى المدرسة أو حتى لنزهة عائلية بسيطة.

مع وصول الترام، يتغير عدد رحلات النقل العام، وتتوفر المدن على خدمات بشكل أفضل، وشبكة حافلات أعيد تنظيمها وأكثر صلة بالموضوع، وحركة مرور أكثر سلاسة للحافلات وسائقي السيارات.

- زبائن جدد في وسائل النقل العام - عملي وسريع، يقدم الترام خدمة تجذب عملاء جدد. التصميم والراحة والأمان يروقان بشكل خاص للمديرين التنفيذيين والرجال والنساء الذين نادراً ما يستقلون الحافلة في الوقت الحاضر أو نادراً يعتبر الترام أيضاً وسيلة سفر عملية ومناسبة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة، وكذلك للأطفال أو الطلاب.

- سهولة التجول في وسط المدينة - مع المزيد من الرحلات بالموصلات العامة، أصبحت حركة المرور أسهل وأكثر هدوءاً في وسط المدينة. باستخدام الترام، يمكن الوصول بسهولة إلى وسط المدينة. بيئي وحديث وصامت ومريح وآمن واقتصادي، يوفر الترام دائرة تشغيل منتظمة ويسمح برحلات أسرع من الحافلة. إنه محور تحول حضري يغير تمامًا الحياة اليومية للسكان. يقلل التلوث في وسط المدينة ويعزز التنوع الاجتماعي.



بكفاءة، من خلال سرعتها، ولكن أيضاً من خلال إمكانية الوصول الاجتماعي. وبالفعل، فإن التكلفة المعقولة لتذاكر النقل، المدعومة إلى حد كبير من السلطات العامة، يمكن أن تجعل من الممكن تعزيز تنقل السكان في المواقف غير المستقرة. وأخيراً، وحسب السنهوري فإن الارتفاع المفاجئ في عدد مشاريع الترام في مدن المغرب العربي وفي إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، يشير إلى إرادة مؤكدة للسلطات المحلية لمواجهة المشكلة التي أصبحت الآن مقلقة من حيث الازدحام في المناطق الحضرية، كما يعني أن البنية التحتية للنقل عبر القطار الكهربائي تعد بنية ذات جودة عالية.

إن جودة تصميم المشاريع سوف تعتمد بشكل كبير على تحقيق الأهداف المعلنة وإن كان الأمر ليس خاصاً بمدن المغرب الكبير وإن كان في المساحات الحضرية التي تشهد تطوراً ملحوظاً أكثر من أي مكان آخر، ما يعني التفكير في البنية التحتية للنقل الجماعي وتصميمها من خلال دمج مجموعة من الخصائص المحلية ووسائل النقل الحالية وشبكة الطرق ومستويات الازدحام، والتكامل المادي لخط الترام. ومن هذا المنطلق فإن السيد الهادي السنهوري متفائل للغاية بشأن بناء هذا الترام في نواكشوط من أجل إعطاء رأس المال المتنامي بسرعة الوسائل اللازمة للتطور المستدام وتزويد سكانها بالخدمات المطلوبة.

«الترام» الجارية في الجزائر والمغرب. مبينا أن لها دوراً رئيسياً في نشر أنظمتها وعروضها من خلال هذا الاتصال لاكتساح العديد من المدن المغاربية بصدد إقامة مشاريع نقل عام من نوع الترامواي، هذه المدن المجهزة بأنظمة الترام تشهد تطوراً كبيراً في البانوراما الحضرية الخاصة بها وتستفيد من وصول البنى التحتية للنقل العام عالية الأداء لإعادة تنظيم نظام النقل الخاص بها عالمياً.

وبالنظر إلى التجارب، مشيراً إلى أنه من الممكن بالفعل استخلاص مجموعة من الاستنتاجات حول تأثيرات وصول هذه المشاريع التي تدخل هذه المدن في عصر جديد من حيث التنقل والتنمية الحضرية خارج المنطقة المغاربية.

وبعيداً عن التواصل والحكاية، فإن إنشاء هذا الترام الذي يثير مسألة التنقل في المدن التي تتغير بسرعة كبيرة هو في صميم قضايا التغيرات الاجتماعية والاقتصادية في القارة الأفريقية، وخاصة التنمية الحضرية على سبيل المثال.

ويركز ترام أديس أبابا أو ربما يوفق بين التحديات الرئيسية لهذه التحولات الحضرية السريعة.. ومن ناحية أخرى، إنها نموذجية لسياسة «عرض المدينة»، وهي رمز للحداثة والجاذبية المعلنة حيث يتم تعزيز الرمز من خلال طابعه الأصلي: فهو أول ترام في إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، ويهدف إلى أن يكون نموذجاً للقارة بأكملها من ناحية أخرى، كما يهدف إلى ربط المناطق النائية بالأحياء المركزية

الاستراتيجية الجديدة للسلامة الطرقية:

خطة طموحة للحد من حوادث السير وضمان سلامة الطرق



إعداد سارة الناجي

السلامة الطرقية عبارة عن مجموعة من الإجراءات الهادفة إلى وضع و تبني جميع الخطط والبرامج والإجراءات الوقائية للحد من حوادث السير، حفاظاً على أرواح المواطنين وممتلكاتهم ومقومات المجتمع البشرية والاقتصادية.

وقد سجلت الوفيات بسبب حوادث السير أرقاماً قياسية في الكثير من دول العالم، وفي موريتانيا لا تزال حوادث الطرق تتسبب في العديد من الضحايا والإصابات، إضافة إلى الأضرار المادية والنفسية التي تخلفها، حيث تشير الإحصائيات إلى أنه من يناير 2020 إلى إبريل 2021 وصل عدد حوادث الطرق 6400 مخلفة 130 من الوفيات، مقابل 5306 من الحوادث سنة 2019 وصل عدد الضحايا فيها إلى 161، ومن المتوقع أن يصل عدد حوادث السير عام 2024 إلى 3876 حادث أي بانخفاض 50% في غضون 3 أعوام. وعلى هذا الأساس وضعت وزارة التجهيز والنقل استراتيجية وطنية جديدة للسلامة الطرقية 2019 - 2023، والهدف العام منها التقليل من حوادث المرور في موريتانيا بنسبة 25% بحلول عام 2023. وفي هذا الإطار فان برنامج أولوياتي الموسع لفخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني، يهدف إلى تحسين السلامة الطرقية باعتبارها إحدى الأولويات الرئيسية للحكومة. حيث تستهدف هذه الاستراتيجية تخفيض حوادث السير في البلاد بنسبة 50% بحلول عام 2024. إضافة إلى تحسين

وفي ضوء التشخيص الموصوف أعلاه، والقضايا والتحديات المعلنة، ستركز الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق على الإجراءات التالية وفقاً لثلاثة آفاق:

- 1 أفق فوري (2019)،
- 2 أفق قصير المدى (2020-2021)
- 3 أفق متوسط المدى (2022-2023).

الأفق الفوري (2019)،

المحور الاستراتيجي الأول:

- تحسين الإطار المؤسسي والتنظيمي للسلامة الطرقية
- الإجراء رقم 1: التغيير التنظيمي، إنشاء إدارة مركزية للوقاية والسلامة الطرقية
 - الإجراء رقم 2: تعزيز قدرات الجهات الفاعلة في مجال السلامة الطرقية
 - الإجراء رقم 3: تفعيل المجلس الوطني للسلامة الطرقية
 - الإجراء رقم 4: تفعيل قاعدة بيانات حول الحوادث تكون جاهزة للعمل
 - الإجراء رقم 5: تعميم قانون السير

المحور الاستراتيجي الثاني:

- تعزيز التنقيف والتواصل بشأن السلامة الطرقية
- الإجراء رقم 1: تعزيز المعلومات

الجوانب المختلفة للسلامة بما في ذلك الإطار المؤسسي والتنظيمي، والتعليمي والتوعوي، والحالة الفنية للمركبات، وسلامة البنى التحتية للطرق، ومسؤولية ضحايا الحوادث..

و في عرضه لنتائج حصيلة العمل الحكومي في يناير الماضي، أشار معالي رئيس الوزراء السيد محمد ولد بلال إلى أن الحكومة مقتنعة بأن توفير البنية التحتية والخدمات الداعمة للنمو شرط أساسي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. وهناك تحديات رئيسية ينبغي التعامل معها لنجاح الإستراتيجية الوطنية لسلامة الطرق نذكر منها ما يلي:

- الحفاظ على الأرواح البشرية.
- ضمان تشاور أفضل بين مختلف الفاعلين في مجال السلامة الطرقية .
- ضرورة وجود نظام معلومات عن الحوادث لتحسين إدارة السلامة الطرقية.
- اتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل سلامة الطرق وأمانها قدر الإمكان ضمانا لسلامة الأشخاص والبضائع.
- وجود سيارات تضمن سلامة الركاب ومستخدمي الطريق.
- الحصول على رعاية و تكفل أفضل لضحايا الحوادث.



- المكونة الأولى: تحسين الإطار المؤسسي والتنظيمي للسلامة الطرقية
- المكونة الثانية «تعزيز التثقيف والوعي بالسلامة الطرقية»
- المكونة الثالثة: «تحسين الوضع الفني للمركبات».
- المكونة الرابعة «تحسين سلامة البنية التحتية للطرق».
- إن تنفيذ الاستراتيجية 2012 تركز على المجالات التالية:

- إنشاء قاعدة بيانات للحوادث،
- القيام بقراءة و مراجعة قانون السير وتحسين الإطار التنظيمي للسلامة الطرقية
- تعزيز قدرات الجهات الفاعلة في مجال السلامة



- الطرقية،
- تعزيز المعلومات والوعي بشأن السلامة الطرقية،
- تحسين اللافتات المتواجدة على الطرق الإسفلتية
- إن هذه الاستراتيجية التي تم تبنيها في عام 2012 كانت مستوحاة إلى حد كبير من استراتيجية النقل الوطني، اتفاقية التمويل الموقعة بين المفوضية الأوروبية

المستشفى لضحايا حوادث الطرق يذكر أن هذه الاستراتيجية الجديدة سبقتها استراتيجيات في مجال السلامة الطرقية في بلادنا، فقد أدت الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية لعام 2006 إلى تحرير قطاع النقل من خلال إزالة احتكار تسيير وتخصيص الشحن والركاب، وقد مكنت من وضع مقاربة، بما في ذلك إنشاء قانون السير، والتدابير المرتبطة به (الفحص الفني للمركبات، وقمع الحمولة الزائدة).

وفي عام 2011، تعهدت الحكومة بتحديث الاستراتيجية التي تم تطويرها في عام 2006 لمراعاة التطورات في قطاع النقل الفرعي. هذه الاستراتيجية الوطنية

الجديدة للسلامة الطرقية التي تم تطويرها مصحوبة بخطة عمل وطنية للسلامة الطرقية تغطي الفترة 2012-2016 وقد عززت الاستراتيجية التي تم تحديثها في عام 2012 أولاً المحاور الاستراتيجية لخطة عمل الاستراتيجية الوطنية لعام 2006، وهي مبنية على أربعة مكونات رئيسية، كل منها منظمة حول عدة محاور استراتيجية:

مكتب مراقبة الطرق (BCR)

تم إنشاء مكتب مراقبة الطرق (BCR) بأمر صادر عن وزير التجهيز والنقل، ويعمل هذا المكتب تحت سلطة إدارة السلامة على الطرق والوقاية منها، وله مهام معينة، وهي:

- القيام بمهام مراقبة الطرق والتوعية وفق أحكام المرسوم 006 / 2007 الصادر في 05/01/2007 بشأن شروط تطبيق الأمر رقم 0047 - 2006 الصادر في 06 ديسمبر 2006 بشأن قانون السير.
- تحديد الانتهاكات. إعداد التقارير والمضى قدما في العقوبات المنصوص عليها في أحكام قانون الطرق، ولا سيما الجرائم المتعلقة بالوثائق المتعلقة بتنظيم النقل البري، وتحديد المركبات والسائقين (شهادة التسجيل، والتأمين، والملصق، ورخصة القيادة إلخ) والحجم والحمل المحوري ؛
- ضمان متابعة الدراسات الخاصة بإنشاء وتشغيل محطات الوزن المتنقلة والثابتة.
- القيام بحملات عدة وتقييم لحركة المرور على الطرق لصالح إدارة السلامة على الطرق والوقاية منها.
- إنشاء وإحالة إحصاءات حركة المرور على الطرق إلى مديرية الوقاية والأمن الروتيني وتقييم المناطق المعرضة للحوادث.
- مراقبة المخالفات المتعلقة بتنظيم النقل البري وتحديد المركبات ومراقبة الأضرار التي تلحق بالطرق العامة وتوابعها والمخالفات المتعلقة بأوزان وأبعاد المركبات والتراخيص الصادرة عن مصالح الوزارة وفقاً لأحكام قانون السير والنصوص التنظيمية التي تشير إليه.

- والاتصال بشأن السلامة الطرقية
- الإجراء رقم 2: تحسين علامات الطرق وتقويتها
- الإجراء رقم 3: تحديد معايير إنشاء الطرق

الأفق قصير المدى (2021-2022)

المحور الاستراتيجي الأول:

- تحسين الإطار المؤسسي والتنظيمي للسلامة على الطرق
- الإجراء رقم 1: تعزيز الرقابة وقمع التعديات
- الإجراء رقم 2: تحسين ظروف عمل سائقي الشاحنات
- إجراء رقم 3: إنشاء آلية تمويل مستدامة للسلامة على الطرق

أفق متوسط المدى (2022-2023)

المحور الاستراتيجي الأول:

- تعزيز التثقيف والتواصل بشأن السلامة على الطرق
- الإجراء رقم 1: إدخال التثقيف بشأن السلامة على الطرق في البرامج التعليمية
- الإجراء رقم 2: توعية الأطفال غير الملحقين بالمدرسة بشأن السلامة الطرقية.

المحور الاستراتيجي الثاني:

- تحسين الوضع الفني للمركبات
- الإجراء رقم 1: تحديث التحكم الفني للمركبة
- الإجراء رقم 2: تنظيم استيراد السيارات المستعملة

المحور الاستراتيجي 3:

- تحسين سلامة البنية التحتية للطرق
- إجراء رقم 1: تحديد وتقليل البقع السوداء الناتجة عن حوادث الطرق
- إجراء رقم 2: الفحص التقني للسرعة التي تمارس على الطرق الإسفلتية

المحور الاستراتيجي الرابع:

- التكفل بضحايا الحوادث والتحسين من رعايتهم
- الإجراء رقم 1: تحسين عمليات إنقاذ ونقل ضحايا حوادث الطرق
- الإجراء رقم 2: تحسين الرعاية في



منظمات النقل: يوجد الكثير من الاتحاديات وشركات النقل التي تم تحديدها والمدرجة في وزارة التجهيز والنقل.

جمعيات السلامة الطرقية: هي منظمات غير حكومية تعمل على تحسين السلامة الطرقية.

ويشير السيد مالك فال مدير الوقاية والسلامة الطرقية، إلى أن الحادث هو نتيجة لعملية تولد عن عدم الأمان و العديد من الأسباب التي تتبع بعضها البعض والتي لا تكون إلا نتوججا لها، على سبيل المثال يمكن أن تكون السرعة بسبب التأخير وتتسبب في عدم المبالاة مما يؤدي إلى وقوع الحادث.

تجدر الإشارة إلى أن معظم الحوادث تقع بسبب سلوك السائقين، وإذا لم يتم القيام بإجراءات فعالة ووقائية فمن المتوقع زيادة عدد حوادث السير ويرجع ذلك لانعدام الأمان والنمو السكاني وزيادة التحضر وزيادة معدلات استخدام السيارات.

وأوضح المدير أن هناك لجنة فنية، تم تشكيلها من أجل صياغة برامج تعليمية في مجال السلامة الطرقية، تستهدف الأطفال ما بين 6 و12 سنة وفي انتظار تنفيذ هذه البرامج المقررة تجدر الإشارة إلى أن خدمة المسارات التعليمية هي المكلفة ببرمجة المؤسسات التعليمية المختارة للإرشاد والوقاية والسلامة الطرقية.

كما قال إن الحالة المعيبة للطرق وتراكم الرمال على جوانب الطرق وغياب معدات السلامة على الطرق المعبدة والغياب الفعلي للافتات على الطرق الوطنية ووجود الحيوانات، تواجد أعمدة الكهرباء على أرصفة الطرق وبالخصوص في المدن التي تمر بها الطرق الوطنية هي العوامل التي تؤدي إلى تفاقم انعدام الأمان على الطرق في البلاد.

الديناميكية الجديدة التي اتسمت بها وزارة التجهيز والنقل من خلال إنشاء مؤسسة مكلفة بصيانة الطرق الوطنية ستساعد في التغلب على الوضعية.

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن الحوادث الليلية تكون قاتلة بسبب نقص الإضاءة ووقوف السيارات دون إشارات، أضف إلى وجود مركبات معطلة وخاصة الشاحنات هي أيضا مصدر للعديد من الحوادث الخطيرة.

والمهنية والسائقين.

وتتدخل وزارة الداخلية واللامركزية من خلال الشرطة الوطنية والتجمع العام لأمن الطرق والإدارة العامة للحماية المدنية.

كما تقدم الشرطة الوطنية تقارير عن الحوادث وتسهر على رقابة حركة المرور، يكلف التجمع العام لأمن الطرق السهر على رقابة النظم المعمول بها في مجال الأمن الطرقي ومراقبة وقمع المخالفات المتعلقة بالسلامة على الطرق ومراقبة الوثائق الصادرة في قضايا المرور و النقل البري مثل (رخصة السياقة، البطاقة الرمادية، الترخيص، الزيارة الفنية، التأمين).

كما تضمن الإدارة العامة للحماية المدنية من بين أمور أخرى إنقاذ ونقل ضحايا الحوادث إلى المستشفيات.

تشارك وزارة الدفاع الوطني كذلك من خلال الدرك الوطني، حيث تقوم كتائب الدرك بمراقبة حركة المرور على الطرق الوطنية وتدوين الحوادث في المناطق الحضرية.

وزارة الصحة: تشارك وزارة الصحة من خلال المستشفيات الرئيسية في نواكشوط وكذا المراكز الاستشفائية الجهوية في الولايات.

وزارة التهذيب الوطني وإصلاح النظام التعليمي: تشارك من خلال ممثليها في اللجنة الفنية لصياغة البرامج التعليمية للسلامة الطرقية الخاص بالأطفال التي تتراوح أعمارهم ما بين 6 و12 سنة.

تعتبر وزارة التشغيل والتكوين المهني جهة فاعلة في مجال السلامة الطرقية من خلال الدور الذي تلعبه وسائل الإعلام العمومية والخصوصية في إطار التحسيس حول السلامة الطرقية.

تتدخل وزارة العدل في سلامة الطرق من خلال المحاكم والمحاضر التي تتنازع عليه أطراف متورطة في حوادث سير.

وزارة التجارة والصناعة والصناعة التقليدية والسياحة هي الوزارة الوصية على شركات التأمين.

المجموعات المحلية تشارك كذلك في السلامة الطرقية من خلال إدارة النقل الحضري الذي تضمنه من خلال إعداد النصوص التنظيمية المتعلقة بحركة المرور.

الفاعلون الخصوصيون مثل: مدارس تعليم السياقة وشركات التأمين وجمعيات السلامة الطرقية.

والجمهورية الإسلامية الموريتانية في أبريل 2013 بدعم من صندوق التنمية الأوروبي لصالح وزارة التجهيز والنقل . وفي عام 2017، انتهت الفترة التي تغطيها الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، بينما يجري تنفيذ العديد من محاورها الاستراتيجية.

في عام 2018، بدأت وزارة التجهيز والنقل في تحديث الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، والتي ستغطي خطة عملها الفترة 2019-2023.

وفي تصريح للسيد مالك فال مدير الوقاية والسلامة الطرقية أكد أن الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية نصت على إنشاء نظام لمتابعة الحوادث الجسدية.

وهكذا في عام 2016 بدأ مشروع نشرة تحليل حوادث المرور في المديرية العامة للنقل البري سابقا ومواجهة للصعوبات والعراقيل الإجرائية لم يسفر هذا المشروع عن النتائج المتوقعة. بالرغم من ذلك لدينا مؤشرات لمتابعة قطاع النقل

وفي سنة 2019 بلغ عدد حوادث المرور 5306 وفي سنة 2020/2021 وصل العدد إلى 6400 وتسببت هذه الحوادث في وفاة 161 شخصا في 2019 و130 في 2020/2021، في حين بلغ عدد المصابين في حوادث الطرق 2205 لعام 2019 و2697 لعام 2020/2021.

وفي إطار إعادة تنظيم الإدارة الداخلية لوزارة التجهيز والنقل - يقول مالك فال مدير الوقاية والسلامة الطرقية - تم إنشاء مديرية مركزية والمسماة إدارة الوقاية والأمن الطرقي من شهر مايو الماضي.

ويواصل مكتب الرقابة الطرقية التابع لهذه الإدارة عمليات التحسيس والمراقبة الطرقية على المحاور الأكثر خطورة وتتواجد فرق المكتب أيضا في ملتقيات الطرق التي يقام ببنائها في نواكشوط.

وهناك إجراءات مقام بها مثل ضرورة ارتداء حزام الأمان والحد من السرعة حيث لا تتجاوز 90 كم للساعة.

ويضيف مدير الوقاية والسلامة الطرقية بوزارة التجهيز والنقل أن هناك مشاركة بعض القطاعات في مجال السلامة الطرقية في موريتانيا إضافة إلى المجموعات المحلية مثل جهة نواكشوط ومدارس السياقة وشركات التأمين وروابط ترقية السلامة الطرقية والمنظمات الاجتماعية

الوكالة الوطنية للطيران المدني

إعداد / محمد الأمين سيدي بوبكر



وعيا منها بالدور الهام الذي يلعبه قطاع النقل الجوي في الاقتصاد الوطني، قررت حكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية قبل زهاء عقدين من الزمن إنشاء جهاز مركزي يتمتع بالسلطة الضرورية لضمان القيام بمهمة الإشراف على أمن وسلامة الطيران المدني.

تمت مراجعة التشريعات والنظم الأساسية للطيران المدني سنة 2011 وتحديثها لتواكب المتطلبات الدولية في هذا المجال، من خلال إصدار القانون رقم 020-2011 بتاريخ 2011/02/27 المتعلق بالطيران المدني ومرسومه التطبيقي رقم 90-2011 بتاريخ 2011/03/31.

للتوالي بعد ذلك المراسيم والمقررات التحديثية لمنظومة الطيران المدني الموريتاني، لتشمل المصادقة على النظم الفنية للطيران المدني المتعلقة بملحقات معاهدة شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي.

وهي اليوم تستمد قوتها من التشريع الأساسي الحالي، أي القانون رقم 040-2018 الصادر بتاريخ 13 نوفمبر 2018 لإلغاء واستبدال القانون رقم 020-2011 الصادر بتاريخ 27 فبراير 2011 بشأن قانون الطيران المدني والمرسوم رقم 157-2018 بتاريخ 19 نوفمبر 2018 بشأن تطبيق قانون الطيران المدني.

ويتضمن القانون المذكور 266 مادة منها 15 مادة جديدة تستند بشكل

ترتبط بنشاط النقل الجوي.

- تنفيذ سياسة الدولة في مجال الطيران المدني.

- الترويج للطيران المدني في موريتانيا.
- تطوير الأنظمة التقنية وفقا لمعايير الطيران المدني والمنظمات التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي.
- وضع وتنفيذ إستراتيجية الطيران المدني والنقل الجوي في ظل توجيهات الحكومة.
- التفاوض بشأن اتفاقات النقل الجوي الدولي.

- التفاوض في الموافقات والتفويضات الخاصة التي تمنحها الدولة.
- توقيع ورصد وتنفيذ القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الدولة.

النظم والتشريعات

بعد ما أظهرت بعض فحوص الأمن والسلامة للنظام الوطني للطيران المدني - التي قامت بها المنظمة الدولية للطيران المدني - خلال السنوات الماضية حاجة موريتانيا الماسة لتحديث تشريعاتها ونظمها القديمة التي كان يوظرها القانون رقم 009-78 بتاريخ 18/07/1978 المتعلق بالطيران المدني وكذا نصوصه التطبيقية.

وبالفعل تأسست الوكالة الوطنية للطيران المدني كبديل عن مديرية الطيران المدني السابقة، سنة 2004 بموجب المرسوم رقم 079-2004 الصادر بتاريخ 11 أغسطس 2004، بوصفها مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية، وتخضع للوصاية الفنية للوزير المكلف بالنقل.

المهام والصلاحيات تسعى الوكالة الوطنية للطيران المدني إلى إعداد قوانين وتشريعات الطيران وضمان الإشراف والمراقبة على الطيران المدني، خاصة في مجال الأمن والسلامة، وذلك لما توليه الدولة من اهتمام، وما تمنحها من صلاحيات ومهام سيادية نذكر منها ما يلي:

- إدارة أمن الطيران المدني.
- الإشراف والمراقبة على سلامة الطيران المدني.
- إدارة حقوق النقل الجوي.
- التنسيق والإشراف على جميع عمليات الطيران والمطارات ورصد أنشطة المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال الطيران المدني.
- مراقبة ورصد وتنفيذ الاتفاقيات المبرمة بين الدولة وشركائها في القطاع، وتمثيلها في اجتماعات المنظمات الدولية التي



مجال سلامة الطيران المدني. وتعنى هذه الهيئة بالإشراف على سلامة الطيران المدني في الدول الأعضاء، والتعاون والتنسيق مع منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بهذا الخصوص. وفي أواخر 2015 شارك مدير الوكالة الوطنية للطيران المدني في اجتماع اللجنة الإفريقية للطيران المدني بالقاهرة، اعتمدت خلاله، بمبادرة موريتانية، اللغة العربية كلغة رسمية لدى هذه اللجنة المشكلة من قبل سلطات الطيران المدني بدول القارة الإفريقية. وفي 08 يونيو 2016 حصلت الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC) على شهادة الجودة (ISO 9001 - 2008). وفي 19 سبتمبر عام 2016 احتفلت الوكالة الوطنية للطيران المدني في نواكشوط بمناسبة حصول الموريتانية للطيران الدولي على عضوية الاتحاد الدولي للنقل الجوي. ومهما يكن؛ فإن النقل الجوي أصبح رافدا أساسيا من روافد التنمية؛ ما يجعل وكالات الطيران المدني مطالبة أكثر من أي وقت مضى؛ بتوفير بيئة آمنة لنقل الأشخاص والبضائع؛ فإلى أي حد ستكون الوكالة الوطنية للطيران المدني قادرة على الدفع بعجلة الاقتصاد الوطني؟

تزكيات إقليمية ودولية

في ديسمبر 2012 أشادت منظمة الطيران المدني الدولي بجهود موريتانيا في مجال سد الثغرات التي يعانيها نظام الإشراف على سلامة الملاحة الجوية. ودعت المنظمة الدولية للطيران المدني - التي تتخذ من كندا مقرا لها - في رسالة إشادة من أمينها العام موجهة إلى المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني، الدول الأعضاء إلى الاستفادة من تجربة موريتانيا في مجال سد نواقص السلامة الجوية، والسير وفق نهجها في اعتماد تغييرات ايجابية في نظام مراقبة السلامة الجوية طبقا لملاحقات اتفاقية شيكاغو.

وفي شهر ديسمبر من نفس العام أخرجت اللجنة الأوروبية موريتانيا من دائرة حظر استخدام طائراتها للمجال الجوي الأوروبي نظرا لحجم الانجازات التي حققتها على مستوى أمن الملاحة الجوية.

وفي ديسمبر عام 2015 انتخبت موريتانيا على رأس مجلس سلطات إفريقيا ومدغشقر للطيران المدني، وذلك لمأمورية من ثلاث سنوات.

جاء هذا الانتخاب، حسب مصدر في الوكالة، تتويجا وتثمينا لجهود موريتانيا والنجاحات التي حققتها في

رئيسي إلى ترتيبات اتفاقية شيكاغو، المتعلقة بالطيران المدني، الصادرة يوم 07 ديسمبر 1944، والتي تعتبر بمثابة دستور للطيران المدني، وليس أمام الدول الموقعة عليها سوى مواكبتها بتحسين منظوماتها القانونية انطلاقا من التغييرات التي تشهدها هذه الاتفاقية وملحقاتها، كما تضمن القانون 50 مادة معدلة.

البنية المؤسسية

بالتوازي مع مراجعة الإطار التشريعي لها، تمت إعادة هيكلة الوكالة الوطنية للطيران المدني بغية إقامة نظام وطني ملائم وفعال لمراقبة أنشطة الطيران المدني.

وتضم الهيكل الجديدة للوكالة فضلا عن مديرتي المصادر البشرية والمالية، أربعة مديريات فنية هي:

- مديرية النقل الجوي.
 - مديرية أمن الطيران.
 - مديرية أمن المطارات والملاحة الجوية.
 - مديرية الأمن والتسهيل.
- كما تتوفر الوكالة - حسب القائمين عليها - على طاقم فني مؤهل، وسلك من المفتشين، قادر على القيام بعمليات الرقابة والتفتيش في الأمن والسلامة ومختلف مجالات قطاع الطيران. وتقوم الوكالة بإعداد وتنفيذ برنامج للتكوين المستمر بهدف ديمومة المكاسب في مجال الكفاءة، وتحسين مستوى وجودة الخدمات المقدمة في ميادين الملاحة الجوية واستغلال المركبات والمطارات في موريتانيا.

وتربطها شراكات قوية مع العديد من الخبراء والهيئات والشركات والمنظمات المحلية والإقليمية والدولية المختصة في مجالات الأمن والسلامة الجوية. وتتكون الموارد المالية للوكالة الوطنية للطيران المدني من عائدات نشاط الطيران، والإعانات السنوية الممنوحة من قبل الدولة و ASECNA، وهي كما يلي:

1. العائدات: 84%
2. دعم الدولة: 12%
3. منحة آسينا: 04%



شبكة الطرق في موريتانيا..

جهود معتبرة لعصرنة الشبكة الطرقية الوطنية وربط البلاد بمحيطها الإقليمي

إعداد: سيدي ولد أعر

تشكل البنية التحتية الطرقية أهم رافعة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الحديثة من خلال مساهمتها المباشرة في دعم كافة القطاعات الاقتصادية والاجتماعية عموما والإنتاجية منها على وجه الخصوص، بالإضافة إلى مساهمتها المشهودة في الرفع من الناتج الفردي والمؤسسي من خلال ما توفره من فرص عمل وإنتاج للأفراد والمؤسسات.

وتوسعة طريق بو تلميت- الك112 كلم المقطعان (1و2) والمقطع الثالث من طريق انواكشوط-بوتلميت، وقد انطلقت الأشغال في هذين الطريقين وذلك بتمويل من الصندوق العربي للنماء الاقتصادي والاجتماعي كما تقدمت إجراءات تقييم عروض الشركات المتقدمة لإنجاز طريقى تجكجة- بوميد؛ وككوصة- ولد ينجه- سيلبابي- غابو وطريق أمرج- عدل بكرو. وقد اكتملت اجراءات اکتتاب مکتب المراقبة والإشراف على إنجاز طريق النعمة- انبيكت لحواش ويجري التحضير حاليا لإعلان مناقصة إنجاز الأشغال في هذا الطريق كما تم تحديث دراسة طريق أطار- شنقيط- وادان، كما انطلقت إجراءات إعداد الدراسة المتعلقة بإعادة تأهيل وتوسعة طريق الطينطان- لعيون.

وقد تم توقيع عقود لإنجاز جسر روصو المتعثر منذ 2009 الذي ستنتقل الأشغال فيه عندما يتم تعويض المتضررين من



المسارات المؤدية إليه وعندما يبدي الممول عدم الاعتراض على اکتتاب مکتب الإشراف والمراقبة على أشغاله.

وبدوره أوضح السيد وان أسمان، مدير البنى التحتية للنقل الطرقي الممولة بموارد التمويل الداخلي بوزارة التجهيز والنقل أنه لأول مرة سيتم إنجاز جسرين في

بموارد التمويل الخارجي بوزارة التجهيز والنقل السيد محمد ولد زروق أنه وفي هذا الإطار تمت إعادة بناء الطريق الوطني رقم 2 انواكشوط- روصو (192 كم) ضمن إستراتيجية الحكومة الموريتانية الهادفة الى فك العزلة داخليا وتشجيع الاندماج الإقليمي من خلال



تشبيد محاور طريقية للربط بين موريتانيا ودول الجوار الإقليمي. ويعتبر محور نواكشوط - روصو حلقة

وصل مهمة بين الطرق العابرة لأفريقيا كمحور طنجة- لكوص ومحور الجزائر- نواكشوط-دكار، والذي سيعزز بعد بناء جسر روصو الرابط بين موريتانيا والسنغال والممول من البنك الأفريقي للتنمية والبنك الأوروبي للاستثمار والاتحاد الأوروبي والحكومتين الموريتانية والسنغالية. ووصلت تكلفة المشروع 60189552,61 أورو ممولة من طرف الاتحاد الأوروبي وتشمل الأعمال زيادة عرض الطريق وإعادة بناء جميع طبقاتها وكذلك جميع المنشآت المائية اضافة الى إشارات المرور الأفقية والعمودية ويصل عرض الطريق إلى 7 أمتار وبسرعة معيارية تصل 80 كم في الساعة مع احترام الإجراءات البيئية والاجتماعية المعمول بها في تنفيذ جميع الأشغال ذات الصلة.

كما تجري حاليا أشغال إعادة تأهيل

ونظرا لأهمية الدور الريادي الذي يمكن ان تلعبه البنية التحتية الطرقية في التنمية وتحقيق الرفاه الاقتصادي في إطار تنمية متوازنة وشاملة تأخذ في الحسبان البعدين الاقتصادي والاجتماعي بادرت السلطات العليا في البلد منذ الوهلة الأولى إلى إعطاء هذا القطاع الحيوي الهام ما يناسبه من عناية واهتمام لتمكينه من لعب الدور المنوط به في دعم التنمية وتعزيز اللامركزية.

ومن هذا المنطلق حرص فخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني على إطلاق مجموعة من برامج البنى التحتية الطرقية التي تدخل في إطار تنفيذ برنامج أولوياتي الموسع وذلك إدراكا من فخامته للدور الأساسي الذي يمكن أن تلعبه البنيات التحتية المتعلقة بالنقل في تقوية التنافسية والرفع من جودة ومردودية القطاعات الإنتاجية عموما. وتجسيدا لهذا التوجه ومواكبة للتوسع العمراني المتسارع للمدن وتنوع النشاط الاقتصادي في معظمها تمكنت وزارة التجهيز والنقل ممثلة في إدارتها المعنية بالتنفيذ والمتابعة من إنجاز وإطلاق العديد من الطرق المعبدة في البلاد ووضع تصور لمحاور طرقية أخرى سيتم إنجازها في أقرب الأجل مع وضع آلية تسمح بديمومة صيانة ومتابعة المنجز.

وحول ما تم إنجازها في مجال البنية التحتية الطرقية والمقرر في هذا المجال على المديين القريب والمتوسط أوضح مدير البنى التحتية للنقل الممولة



خلال برمجة منسقة تأخذ بعين الاعتبار الاحتياجات الحالية والمستقبلية. ومن جانبه أوضح السيد سالم ولد أمبيريك، مدير صيانة الطرق بوزارة التجهيز والنقل أنه وللحفاظ على المنجز وضمانديمومة الصيانة والمتابعة تم إنشاء مؤسسة أشغال صيانة الطرق ETER، التي بدأت بالفعل أشغال صيانة شبكتنا الطرقية ابتداء من فاتح يناير 2021 من خلال إزاحة الرمال عن الشبكة الطرقية ومعالجة وإصلاح جميع الحفر والانهيئات والتشققات وتدعيم بعض المقاطع الطرقية بطبقة اسفلتية.

وقد تم التعاقد مع هذه الشركة لصيانة الشبكة الطرقية من خلال برنامجين تعاقديين الأول لصيانة الشبكة الطرقية بين المدن بمبلغ 500000000 مليون أوقية جديدة وبلغت نسبة الإنجاز فيه حتى الآن تزيد من 20 % والثاني لصيانة الشبكة الطرقية الحضرية بمبلغ 130860422 أوقية جديدة وتجاوزت نسبة الإنجاز 26 %.

وأضاف أنه تجري حاليا عمليات مكافحة زحف الرمال في عدد من المحاور الطرقية مثل طريق نواكشوط- نواذيبو، ونواكشوط- بوتلميت، ونواكشوط- أطار، وأطار- تجكجة، وتمبذغة- النعمة، وغيرها فضلا عن الأشغال الجارية هي الأخرى لمعالجة الحفر والتشققات وغيرها من الأعطاب التي تصيب الطرق المعبدة من حين لآخر على طريق أعوينات أزبل- تمبذغة، والأك- صنكرافه، وبوكي- كيهيدي، ونواكشوط- أكجوجت، ونواكشوط، نواذيبو، بالإضافة إلى حماية المنشآت وصيانة الطرق الرملية. وشدد مدير صيانة الطرق بوزارة التجهيز والنقل على أهمية الصيانة الطرقية التي تزيد من العمر الافتراضي للطريق وتساعد في انسيابية المرور باستمرار والحد من حوادث السير.

وتهدف هذه الجهود مجتمعة إلى تنمية واستغلال الإمكانيات الاقتصادية في عموم التراب الوطني وفك العزلة عن كافة المناطق وربط البلاد بشبكة طرقية عصرية ودمج موريتانيا في محيطها الإقليمي عن طريق ربط شبكتها الطرقية الوطنية بشبكات الطرق في دول الجوار مثل (المغرب، الجزائر، مالي والسينغال).

23512 سيارة. وسيواصل القطاع البحث عن مصادر التمويل لتشديد جسور إضافية على أساس نتائج الدراسة الفنية التي تم إعدادها. وقال إنه في نهاية شهر يناير 2020 أطلق فخامة رئيس الجمهورية مشروع شبكة طرق حضرية بطول 40 كلم وإنجازها بأعلى معايير الجودة وقد استفادت منها معظم مقاطعات العاصمة وكلف إنجاز هذا

كل من ملتقى الطرق بالحى الساكن بولاية نواكشوط الشمالية وتقاطع بامامكو بولاية نواكشوط الجنوبية وهو ما سيساهم في انسيابية حركة المرور وتخفيف الاختناق المروري عند التقاطعات الطرقية في عموم المدينة إضافة إلى تحسين الوجه الحضري لعاصمتنا الفتية. وتتميز الخصائص الفنية لكل من الجسرين بعوارض خرسانية مسلحة وبمجاز 20 م

أهم الطرق المعبدة في موريتانيا

- طريق الأمل: الذي يربط العاصمة نواكشوط بمعظم الولايات الشرقية من البلاد وهو أطول طريق بري في البلاد حيث يبلغ طوله 1107 كلم وهو طريق حيوي وهام للربط بين معظم ولايات الوطن وتعزيز المبادلات بين موريتانيا ومالي.
- طريق نواكشوط نواذيبو والبالغ طوله 500 كلم والتي تربط موريتانيا بالمغرب.
- طريق نواكشوط أكجوجت، أطار والبالغ طوله هو الآخر 500 كلم وطريق أطار أزويرات الذي يربط الجزائر بموريتانيا وطريق أطار- تجكجة.
- طريق نواكشوط روصو والبالغ طولها 192 كلم والتي ستربط موريتانيا بالسينغال بعد تشييد جسر روصو، ليكون بذلك أهم حلقة وصل بين الطرق العابرة لإفريقيا كمحور طنجة- لكوص ومحور الجزائر- نواكشوط- دكار.

المشروع ميزانية الدولة 895 045 523 أوقية جديدة خالية من الرسوم.

كما أشرف فخامته يوم 1 يونيو 2021 على إطلاق مشروع شبكة طرق حضرية جديدة بطول 47 كلم، وسيتم إنجاز هذه



الشبكة الطرقية ضمن عقد بين الوزارة والشركة الوطنية للتنظيف والأشغال والنقل والصيانة وبمراقبة من المختبر الوطني للأشغال

العمومية وبتنسيق ومتابعة من مهندسي وفنيي الوزارة. وسيكلف إنجاز هذا المشروع الذي تبلغ مدته 15 شهرا ميزانية الدولة 527641900 وقية جديدة خالية من الرسوم.

وستنفذ كل هذه الأشغال وفق مقاربة تركز من جهة على الصرامة في تطبيق أفضل وأعلى معايير الجودة واحترام الأجال من خلال وضع آلية ناجعة لمتابعة كل المتدخلين في إنجاز المشروع وعلى التنسيق التام مع القطاعات المعنية من

وبطول 200 م وبسطح عرضه 12 م وبطول 71م لجسر الوصول مع الجدار الاستنادي وبدوار بعرض 10.5م هذا إضافة إلى مسطح للطرق المعبدة مساحته 50000 متر مربع. تنضاف إلى ذلك الإنارة العمومية والإشارات المرورية وكافة أجهزة ومعدات السلامة والأمان. وسينجز هذان الجسران بغلاف مالي إجمالي بلغ 327 784 799 أوقية جديدة خالية من الرسوم بتمويل كلي من ميزانية الدولة الموريتانية. وسيتم إنجاز هذين الجسرين خلال 24 شهرا ضمن عقدين موقعين بين الوزارة المعنية وشركتي بولي «شانكدا» و«يوواندا» الصينيتين وبتنسيق وإشراف من إدارة البنى التحتية للنقل الطرقي الممولة بموارد التمويل الداخلي.

وتمهيدا لإنجاز هذين الجسرين، قام قطاع التجهيز والنقل بإعداد الدراسات الفنية والسوسيو اقتصادية لعشر تقاطعات طرقية. وعلى أساس معايير تتعلق بحركة السيارات واتساع الفضاء لإنجاز الجسور، وقع الاختيار على ملتقيات بامامكو الذي يقدر عدد السيارات التي تستخدمه يوميا ب 7642 سيارة والحى الساكن الذي قدر عدد السيارات التي تستخدمه يوميا بـ



السكة الحديدية لدول الخمس بالساحل..

رافعة اقتصادية لدعم التنمية المحلية وتحقيق الأمن الاجتماعي



إعداد: كراي واد احميد

أبرزت التحديات التنموية والاقتصادية والاجتماعية والأمنية المتعددة التي تواجهها الشعوب واقعا يفرض التعاون والتنسيق المشترك بين الحكومات لمعالجة الاختلالات، ومواجهة العراقيل التي تقف حجرة عثرة أمام تقدم وتطور المجتمعات لتلبية طموحات وتطلعات الساكنة.

وإيماننا منهم بضرورة العمل الجماعي لتذليل الصعوبات والنجاح في تلبية المتطلبات قرر رؤساء دول الخمس بالساحل إنشاء تحالف لدعم التنمية المحلية ومكافحة الإرهاب من خلال تضافر الجهود المشتركة لتحقيق الأمن والاستقرار في المنطقة وحماية المدنيين وتعزيز حقوق الإنسان وإشراك الشباب ومكافحة الفساد بكل تجلياته ومظاهره.

وتتمثل الخطة الاقتصادية والأمنية لمجموعة دول الساحل والتي اعتمدت في إطلاق مشاريع تنموية استعجالية وأخرى في مجال الاستثمارات العمومية شملت مجالات النفاذ إلى الماء الصالح للشرب والاستصلاح الزراعي وتشغيل الشباب ومحاربة الفقر وتعزيز قدرات القوات المشتركة للدفاع والأمن وتعزيز الصمود في المناطق الريفية والحدودية، وتحقيق التكامل الإقليمي وتشبيد المقاطع الطرقية إضافة إلى دعم اللامركزية وتنمية المدن المنتجة والعمل على زيادة التكوين والتدريب وإطلاق مشاريع استعجالية لتعبئة الفضاءات الحدودية ذات الخصوصية الزراعية والرعوية.

ويشكل مشروع السكة الحديدية لدول الخمس بالساحل الذي اكتملت دراسة جدوائيته

مؤخرا مطلبا تنمويا واقتصاديا واجتماعيا وسياسيا لما يوفره من زيادة المنافسة في وسائل النقل ودعم النمو الاقتصادي وربط المدن وزيادة الحيوية وتشجيع التقارب الاجتماعي وتسريع وتيرة النهضة التنموية وتسهيل حركة الأفراد وتبادل السلع والأغذية والمعدات والمواد الأولية بتكاليف زهيدة.

وفي مقابلة له مع مجلة الشعب الشهرية قال السيد الهادي السنهوري مدير البنية التحتية للنقل الجوي المينائي النهري والسككي بوزارة التجهيز والنقل إن دول الساحل تعمل من خلال مشاريعها على الرقي بشعوبها والسعي إلى تحقيق الأهداف الأساسية التي حددتها عند إنشاء التحالف لمواكبة تطلعات ساكنها.

وأضاف السيد المدير أن مشروع السكة الحديدية يندرج في صلب اهتمامات القادة نظرا لما يشكله من تعزيز حقيقي للبنية التحتية للنقل مشيرا إلى أن الملف الأمني يعتبر تحديا كبيرا لدول الساحل ومن أبرز العراقيل التي تواجهها المجموعة نظرا لانعكاساته التنموية مؤكدا أن دعم البنية التحتية للنقل، والربط الشبكي لهذه الدول شرط ضروري لتطویر إمكانياتها وتنمية

فضائها.

وشدد السيد المدير على أهمية نقل السكك الحديدية باعتباره أكثر تنافسية اقتصادية بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى حيث تسمح بنقل البضائع والمسافرين لمسافات طويلة بطرق أكثر أمنا وأقل تكلفة.

ولخص السيد المدير أهداف المشروع الطموح المتمثلة في ربط الدول الخمس بطريقة أكثر ديناميكية وفك العزلة عن الأراضي غير الساحلية الشاسعة (المناطق الداخلية النائية) مما سيساهم في تحسين الاتصال بين مناطق الإنتاج ومناطق التسويق فضلا عن قيمته الاقتصادية الكبيرة كما سيعمل الخط على تعزيز اختلاط الثقافات. وأشاد السيد المدير بقرار رؤساء دول مجموعة الساحل الخمس، خلال القمة العادية التي انعقدت في 20 نوفمبر 2015 في نجامينا القاضي ببناء سكة حديد تربط موريتانيا ومالي وبوركينا فاسو والنيجر وتشاد.

ومن أجل تنفيذ هذا المشروع الهام، - يضيف السيد المدير - اجتمع الوزراء المسؤولون عن البنية التحتية في نيامي في 8 و9 يونيو 2016 لتشكيل لجنة توجيهية مكونة من خبيرين من كل دولة وتبني



وفيما يتعلق بالجانب التمويلي للمشروع وكلفته الإجمالية قال السيد المدير الهادي السنهوري إن التمويل الذاتي قد يكون بعيد المنال نظرا لإمكانيات المجموعة والظروف الصعبة التي تمر بها المنطقة جراء جائحة كوفيد 19 وهو ما يجعل خيار التمويل الخارجي مناسباً عن طريق الشركاء الدوليين حيث تقترح الدراسة شراكة خصوصية عمومية أو ما يطلق عليه اصطلاحاً (3parténariat public privé).

واعتبر السيد المدير أن دعم البنى التحتية يعد مكسباً مهماً يعطي نتائج اقتصادية وأمنية مهمة وينعكس أثره الإيجابي على جميع جوانب حياة الشعوب حيث يعد النقل عن طريق السكك الحديدية من أكثر وسائل النقل مردودية ويعمل خط السكة الحديدية على الاتصال بين المنتجين والمستهلكين، من جهة وبين المصدرين والمستوردين من ناحية أخرى، مع ما سيوفره من فرص العمل الدائمة وخلق نشاطات موازية مشدداً على أهمية البعد الاجتماعي الذي سيعزز المشروع عبر ربط التجمعات السكنية فيما بينها والتواصل بين مختلف مكونات دول المجموعة وهو ما يقوي اللحمة الاجتماعية والتمازج الثقافي.

وختم السيد المدير الهادي السنهوري بقوله إن الإرهاب يعتبر من أبرز التحديات التي تواجهها دول الساحل وسيساهم مشروع السكة الحديدية بشكل كبير في الحد من انتشار وتوسع تلك الظاهرة عبر تنمية المناطق النائية التي تشكل عادة بؤراً للإرهابيين إضافة إلى خلق فرص عمل للقائمين وهو ما من شأنه أن يساهم في بسط سيطرة حكومات الدول الأعضاء على هذه المناطق.

نشير في الأخير إلى أن السياسات والاستراتيجيات التنموية والأمنية التي عملت مجموعة دول الخمس بالساحل منذ تأسيسها سنة 2014 على تنفيذها وتجسيدها تتمحور حول جوانب التنمية البشرية والتنمية المحلية المستدامة سعياً من التحالف إلى تحسين الظروف المعيشية والمهنية للسكان المحليين بغية تثبيتهم في أماكنهم الأصلية مع العمل في نفس الوقت على بسط الأمن والاستقرار ومجابهة ثنائية الإرهاب والتطرف من خلال تطوير قدرات الوحدات العسكرية المشتركة.

اعتبرت أن أحسن سيناريو لإنجاز المشروع هو تنفيذه على فترات زمنية متباينة مشيرة في نفس السياق إلى أن المقطع الذي يربط بلادنا بباقي دول المنطقة يأتي إنجازها في المرحلة الأخيرة وهو ما شكل مأخذاً من كافة خبراء لجنة المتابعة التابعة لدول الساحل حيث لم يؤخذ بعين الاعتبار استفادة منشآتنا المينائية وغيرها من هذا المشروع، إضافة إلى إهمال البعد الأمني للمشروع مكتفية بالبعد الاقتصادي وبالمرودية المالية للمشروع وهو ما يناقض الهدف الأساسي من المشروع.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن تنفيذ المقطع نواكشوط - بامكو في بداية المشروع سيشكل حافزاً كبيراً لنمو وتطور منشآتنا المينائية خاصة ميناء انجاكو كما ستكون له المردودية الاقتصادية على جميع دول المجموعة وبالتحديد فيما يتعلق بالأمن الغذائي.

واستعرض السيد المدير مسار السكة الحديدية وطولها قائلاً إن السكة ستربط بين جميع عواصم دول الساحل الخمسة ابتداءً من العاصمة نواكشوط وصولاً إلى نجامينا مؤكداً أن طولها يبلغ 4925 كيلومتراً، كما أن هناك مسارا آخر طوله 4915 كيلومتراً. وبين أن الاختلاف يرجع إلى أن المسار في تشاد لم يتم اختياره بشكل نهائي أو بالأحرى الدراسة تقترح مسارين لكن الفارق بسيط في الطول منبهاً إلى أن المدن الموريتانية التي يمر بها المشروع هي نواكشوط و المذردرة و أركيز و بوكي و بوفال و كيهيدي و امبود و سيليبابي و سيمكنا عبور هذا الخط من استغلال مناخنا من الفوسفات في بوفال والتي يتطلب استغلالها بناء رصيف خاص بمعالجة المعادن في ميناء نواكشوط ويمكن استخدامه لأغراض أخرى. وأكد السيد المدير أن الدراسة اقترحت بعض السيناريوهات لتنفيذ المشروع ومن هذه الاحتمالات إن يتم إنجازه دفعة واحدة (une seule phase) أو التنفيذ على عدة مراحل مع فاصل زمني معتبر (phasage) كما اقترحت الدراسة أن يتم التنفيذ وفقاً للخيار الأخير، حيث ستنتهي الأشغال في أفق 2051 على أن تبدأ الأشغال في المقطع الرابط بين بلادنا ومالي 2045 وقد يكون هذا الخيار مستبعداً حيث لم يكن محل ترحيب من كافة خبراء دول الساحل.

خارطة طريق لتنفيذ المشروع.

وقدم السيد المدير معلومات عامة عن المشروع مشيراً إلى أنه عبارة عن سكة حديدية ذات مسار واحد بطول 4925 كيلومتراً مع مكان للتقاطع (تعاكس القطارات في اتجاهات المرور) كل 30 كيلومتراً وسيربط هذا الخط جميع دول الساحل الأعضاء.

و تابع قائلاً إن المشروع يحتوي على ست محطات رئيسية في عواصم دول الساحل إضافة إلى 40 محطة ثانوية بمعدل 8 محطات تقريبا في كل دولة وستكون سرعة القاطرات ذات السحب « ديزل كهربائي » 120 كيلومتراً في الساعة بالنسبة للمحملة بالبضائع، بينما تسير الرحلات المخصصة للمسافرين بسرعة 160 كيلومتراً في الساعة وعرج السيد المدير الهادي السنهوري على الهدف من إنشاء السكة الحديدية لدول الخمس بالساحل قائلاً إن الهدف من إنشائها هو دعم وتعزيز البنى التحتية للنقل في فضاء دول الساحل وهو ما سينعكس بالإيجاب على مختلف نواحي الحياة الاقتصادية والأمنية والثقافية، واعتبر السيد المدير أن النقل من أهم العوامل التي تساهم في خلق اقتصاد قوي نظراً لدوره الرائد في فك العزلة عن المناطق النائية وربط المدن ذات الطابع الإنتاجي بالإضافة إلى دوره المتعلق بالبعد الأمني.

ونوه السيد المدير بمشروع السكة الحديدية لما له من أهمية بالغة في تنمية منطقة الساحل مهما بلغت تكلفته المالية والتي تقدرها المعطيات بقرابة الواحد والعشرين مليار أورو و بالنسبة للمقطع الرابط بين بلادنا وجمهورية مالي ستبلغ تكلفته المادية 5.8 مليار أورو.

ونبه السيد المدير الهادي السنهوري إلى أن دراسة جدوائية المشروع أعدتها مجموعة مكاتب هندسية متخصصة في المجال وهي (CIRA- KINGEROP- SGIE)

واستخلصت هذه الدراسة أن إنجاز هذا المشروع سيكون له أثره الإيجابي على المنطقة ككل غير أنها ربطت مردودية المشروع بإنجاز شبكات سكك حديدية أخرى في شبه المنطقة والتي أغلبها قيد الإنجاز أو ستنجز في أفق زمنية قصيرة .

وعن أفضل الطرق المقترحة لإنجاز المشروع قال السيد المدير إن مكاتب الدراسات

شركة معديات موريتانيا:

جسر للتواصل بين الجارتين



تقوم شركة معديات موريتانيا بمهمة النقل عبر نهر السنغال بين الجارتين موريتانيا وشقيقةها السنغال. وتتوفر هذه الشركة على ثلاثة عبارات مزودة بمختلف الوسائل اللوجستية الضرورية وطواقم فنية، اثنتان على مستوى مدينة روصو وواحدة بمدينة كيهيدي. وأوضح المدير العام للشركة السيد إبراهيم أقال محمد فال مبارك في تصريح لمكتب الوكالة الموريتانية للأنباء بولاية اترارزه أن الشركة تقوم بمهمة النقل البحري عبر نهر السنغال من خلال نقل الأشخاص والبضائع بين موريتانيا وجارتها السنغال..

إعداد القطب الحسين عبدالل

وفرت الشركة جميع وسائل الوقاية من كوفيد-19 - وألزمت عمالها والمسافرين عبر عباراتها بالتقيد التام بإجراءات الوقاية من كورونا وبضرورة التلقيح بالنسبة للفئات المستهدفة، مما مكن من الاستفادة جميع عمالها من التلقيح ضد كوفيد 19 وتواصل في الوقت الراهن في نفس الإطار حملات التعبئة والتحسيس داخل محيطها وعبر عباراتها.

وأشار إلى أن الشركة تتوفر على ورشة لصناعة وصيانة قطع الغيار ومختلف الخدمات المتعلقة بالقطع الميكانيكية، منبها إلى أنها بدأت تنتهج سياسة جديدة تضع في الحسبان مرحلة ما بعد جسر روصو وذلك بهدف تحويل أنشطتها إلى أماكن أخرى من البلاد هي

وأضاف أن رحلات العبارة تشهد تزايدا ملحوظا خلال مواسم الأعياد والمناسبات الدينية والثقافية (الأعياد - الزيارات..). ليبلغ معدلها 15 رحلة يوميا يتم خلالها نقل حوالي 1000 شخص وعشرات السيارات المحملة بمختلف البضائع الأخرى وذلك في الاتجاهين.

وقال إن الشركة تمكنت مؤخرا من تنفيذ خطة عمل طموحة تجسد إرادة السلطات العليا في البلد تمثلت في اعتماد برنامج معلوماتي لتسيير التحصيل على مستوى الشركة وأجهزة رقابة عصرية بهدف تأمين ممتلكاتها ومراقبة أداؤها ويمكن للسلطات الامنية الاستفادة منه عند الحاجة.

وأضاف أنه مع بداية جائحة كوفيد-19

وأشار المدير العام للشركة إلى أنها توفر 100 فرصة عمل دائمة ومئات فرص العمل غير الدائمة لساكنة روصو، كما تساهم بصورة فعالة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلد بصورة عامة ومقاطعة روصو بصفة خاصة من خلال المكاسب المعتبرة التي يحصل عليها الوسطاء والمسهلون والحمالة والباعة المتنقلون، مما جعل حركية الأسواق المجاورة للعبارة مرتبطة بنشاطها.

وقال إن الشركة تشكل جسرا للتواصل الثقافي والديني والاقتصادي والاجتماعي بين الدولتين الشقيقتين موريتانيا والسنغال اللتين تربطهما أواصر الأخوة والدين والتاريخ المشترك.



للمؤسسة وذات حمولة أقل من العبارتين الموجودتين بروصو...
وأضاف ان المؤسسة تقوم بجهود كبيرة في سبيل الرفع من مستوى خدماتها وتقريبها من المواطنين طبقا لخطة العمل المرسومة من طرف وزارة التجهيز والنقل طبقا لتعليمات معالي وزير التجهيز والنقل السيد محمدو أحمدو أمحميد وتمشيا مع البرنامج الانتخابي لفخامة رئيس الجمهورية السيد محمد ولد الشيخ الغزواني (تعهداتي) والذي يجسد آمال وتطلعات الشعب الموريتاني.
يشار الى أن أول عبارة بمدينة روصو الموريتانية بدأت النقل النهري بين الجارتين موريتانيا والسينغال سنة 1951 وكانت تعمل بمحرك وتصل حمولتها 15 طنا لتحل محل الوسائل التقليدية المستخدمة في النقل النهري آنذاك قبل أن تستبدل بأخرى تصل حمولتها 35 طنا سنة 1956.
وكثيرة للتعاون الموريتاني الألماني تم سنة 1975 اقتناء عبارة حمولتها 80 طنا وتم تعزيزها بأخرى من نفس الحجم والحمولة سنة 1981.



موريتانيا بموجب المرسوم 085-2008 بتاريخ 7-4-2008.
وأشار إلى أن الشركة تملك ثلاثة عبارات، اثنتان في روصو حمولة كل منهما 80 طنا وكثيرة للتعاون المثمر الموريتاني الألماني والثانية في كيهيدي وتم اقتناؤها على حساب الموارد الذاتية

بحاجة إلى نشاطها المعهود، ومحافظة منها على مساهمتها الفعالة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.
وقال المدير العام لشركة معديات موريتانيا أن الشركة تأسست بموجب المرسوم رقم 043-93 لتاريخ 29-03-1993 لتتحول إلى شركة معديات



جسرا «بامكو» و«الحي الساكن»..

آفاق وبنى تحتية واعدة

بقلم: عبد الله محمد المختار

عصرنة البنى التحتية وتطويرها بما يضمن ذلك، من معايير ومواصفات واستشارات وخبرات ودقة في تطبيق إملاءات وإرشادات الفنيين للوصول للهدف المنشود من عصرنة ورقى، وتوفير بنى تحتية عصرية وأرضية مناسبة تستقطب المستثمرين وتثير اهتمام الوافدين، مطلب شعبي ملح وطموح وطني مشروع، يأتي على غرار أمثاله من المشاريع التنموية الكبرى في أولى أولويات واهتمامات رئيس الجمهورية محمد ولد الشيخ الغزواني ...

بوتلميت، وقد انطلقت الأشغال في هذين الطريقين وهي متواصلة وسيتم العمل على تسريع وتيرتها.

وتعهدتم بإنجاز طريق تجكجة- بومديد؛ وكنكوصة- ولد ينجه- سيلبابي- غابو، وطريق المرج- عدل بكرو، وقد تقدمت إجراءات تقييم عروض الشركات المتقدمة لإنجاز الطريقين.

وتعهدتم بإنجاز طريق النعمة- انبيكت لحواش، وقد اكتملت إجراءات اکتتاب مكتب المراقبة والإشراف عليه ويجري التحضير لإعلان مناقصة إنجاز الأشغال.

وتعهدتم بإنجاز طريق أطار- شنقيطي- وادان، وقد تم تحديث دراستي الطريقين وبجهود كبيرة من الوزارة المكلفة بالاقتصاد تم الحصول على التمويل لإنجاز طريق أطار- شنقيطي.

وتعهدتم بإعادة تأهيل وتوسعة طريق الطينطان- لعيون وقد انطلقت إجراءات مناقصة إعداد دراسته وفي انتظار انتهاء الدراسة ستعمل مؤسسة أشغال صيانة الطرق على ترميمه من أجل تخفيف المعاناة على ساكنيه من مواطنين وزوار.

وتعهدتم بإنجاز جسر روصو المتعثر منذ 2009 وقد تم توقيع عقود إنجاز أشغاله وستنطلق الأشغال فيه عندما يتم تعويض المتضررين من المسارات المؤدية إليه وعندما يبدي الممول عدم الاعتراض على اکتتاب مكتب الإشراف والمراقبة.

ليختم الوزير حديثه بالتنبؤ بإعلان رئيس الجمهورية عن برنامج اقتصادي متكامل، في خطابه يوم 2 سبتمبر المنصرم رغم مخلفات جائحة كورونا وما أظهرته من هشاشة في الجوانب الاقتصادية 2020، معلنا سعيه الدؤوب لمعالجة هذه الآثار السلبية والتغلب على تحديات وإكراهات ما بعد كوفيد19-، بإطلاق برنامج تنموي متكامل وإقلاع اقتصادي واعد.

كبرى مثل هذه، سيدي الرئيس: بعد مذكم جسور تجاوز ضيق الخلافات إلى سعة ما تفرضه مصلحة الوطن والمواطن من انسجام وتعبيدكم طرق تلاقي كل الموريتانيين حول مشروعكم المجتمعي الطموح الهادف إلى مكافحة مختلف أشكال الغبن وإلى توطيد وثام اجتماعي يكون فيه كل إسهام فردي إثراء جماعيا وإلى السعي الجاد إلى إقامة العدل وإلى رفعة المواطن الموريتاني ضمن رؤيتكم النيرة الساعية إلى أن يتوجه كل الفاعلين صوب الفعل والعمل الجادين والبناء والإنتاج، وأن تتركز الاهتمامات حول كل ما هو مشترك، وأن تتعاقد الجهود والقدرات خدمة للمواطن والوطن، ووضعكم أسس تجذير ثقافة حماية مقدرات الشعب وصون حقوقه وثرواته وتوزيعها العادل من خلال مشاريع اجتماعية تنجز لأول مرة في تاريخ البلد

ليصل السيد الوزير إلى الإعلان عن نتائج الأعمال الجارية حاليا في هذا المجال وتوضيحه لقائمة المشاريع والطرق والجسور المقام بها بين ما تمت دراسته أو إنجازها وما هو قيد الإنجاز على اختلاف مراحل المشاريع : فقال

سيادة الرئيس: إدراكا منكم للدور الذي يمكن أن تلعبه البنى التحتية المتعلقة بالنقل في تقوية التنافسية والرفع من جودة القطاع الانتاجي، فإن فعل القطاع في مجال البنية التحتية الطرقية خلال الفترة المنقضية من مأموريكم الميمونة، رغم ما فرضته جائحة كوفيد19- من ظروف استثنائية، مكن من إطلاق العديد من الطرق المعبدة في البلاد والنقدم في إنجازها.

ولأن للعهد عندكم معنى، فقد تمثل هذا المعنى بالوفاء بما تعهدتم به ضمن مكونة البنى التحتية الطرقية من برنامج «تعهداتي» الذي ألزمت الحكومة، ليس فقط بإنجازه بل بالإسراع فيه، فقد تعهدتم بإعادة تأهيل وتوسعة طريق بوتلميت- الأوك، والمقطع الثالث من طريق نواكشوط-

وفي هذا الإطار وفي ذات السياق يأتي تدشين جسري «بامكو» و«الحي الساكن» وشبكة الطرق الحضرية الجديدة تجسيدا للرؤية التنموية الشاملة في برنامجنا وإضافة نوعية لصرح البناء التنموي، ولبنية حية في جدار النماء العمراني والحضري. خطاب معالي وزير التجهيز والنقل السيد: محمدو أحمدو امحيميد بمناسبة إشراف فخامة رئيس الجمهورية بمقاطعة الرياض على وضع الحجر الأساس للجسرين ... وتدشين شبكة الطرق الحضرية 2020 في العاصمة وإطلاق الشبكة الطرقية لسنة 2021، أبرز فيه العديد من النقاط المهمة والإحصاءات الدقيقة وكشف الملايسات عن غوامض هذه المشاريع وأكد على أهميتها، لما ستتيحه كمظهر حضاري للمدينة من انسيابية الطرق وتخفيف الزحمة والاختناق المروريين.

وأضاف معالي الوزير في هذا الخطاب - مثمنا ما قيم به في هذا المجال، من إنجازات هامة، رغم المعوقات المادية والمعنوية وظروف وإكراهات جائحة كوفيد 19 - تشرفون اليوم - يا فخامة الرئيس - على إطلاق و تدشين مجموعة من برامج البنى التحتية الطرقية التي تندرج في إطار تنفيذ برنامج «أولوياتي الموسع» لفخامتكم الذي يعتبر حصيلة مجمعة لبرنامج الأولويات رقم 1 والخطة الوطنية متعددة القطاعات لمجابهة الكوفيد 19 الأساسية للاقتصاد كما تزامن إعداد هذا البرنامج مع انتهاء الخطة الخمسية لاستراتيجية النمو المتسارع والرفاه المشترك.

وهو البرنامج الذي يمثل قاعدة صلبة لرؤيتكم الشمولية الهادفة إلى وضع اقتصادنا على مسار نمو أكثر ملاءمة واستدامة بالانسجام مع برنامج فخامتكم تعهداتي وإعلان السياسة العامة للحكومة. وأضاف السيد الوزير مشيدا بجو الوثام الوطني والانفتاح، وما أتاحه من أجواء سياسية هادئة مناسبة لإقامة مشاريع تنموية

مد الجسور بين الماضي والحاضر..



بقلم: سيدي محمد متالي

أشرف فخامة رئيس الجمهورية، السيد محمد ولد الشيخ الغزواني، الشهر الماضي على انطلاقه بناء جسرين كبيرين في العاصمة نواكشوط.. أحدهما عند ملتقى الطرق المعروف شعيبا بـ (الحي الساكن)، أما الجسر الثاني فيقع عند ملتقى طرق في مقاطعة الرياض، معروف شعيبا بملتقى طرق (بامكو)..

علي بن الجهم في قصيدته المشهورة..
يقول في مطلعها:

عيون المها بين الرصافة و الجسر
جلبن الهوى من حيث أدري و لا أدري..
والجسر في تاريخ الأدب العربي الحديث
يطلق على مرحلة انتقال القصيدة
العربية من تيار الكلاسيكية إلى المذهب
الرومانسي.. حتى سمي الشاعر اللبناني
الذي أقام في مصر، مطران خليل مطران
بشاعر الجسر. أي العبور إلى الرومانسية
على قنطرة الكلاسيكية..

وقد عنون شعراء معاصرون قصائدهم
بعنوان الجسر.. منهم بصورة خاصة شاعر
القضية الفلسطينية محمود درويش..

الجسر في الثقافة الحسانية..

لم تعرف بلادنا الجسور في سابق عهدها..
ولذلك أخذ مواطنونا تسمية الجسر من
اللغة الولىفة.. فصاروا يسمون الجسر

في معلقته، واصفا ناقته:
... وإنى لأمضي لهم عند احتضاره

بعوجاء مرقال تروح و تغتدي..
كقنطرة الرومي أقسم ربها

لنكتنفن حتى تشاد بقرمه..
ومن الجسور المعروفة في التاريخ العربي
الإسلامي.. جسر أبي عبيدة.. وهو جسر
في الكوفة وقعت عنده (وقعة الجسر)..
سنة 13 للهجرة بين المسلمين وجيش
الفرس.. في عهد الخليفة العادل عمر بن
الخطاب، رضي الله عنه.. واستحز القتل
في صفوف المسلمين لدرجة أن عمر عندما
سمع نتائجها سالت دموعه..

وكان القائد الفذ المثنى بن حارثة الشيباني
هو من أنقذ الموقف لصالح المسلمين بعد
أن ثبت معه حوالي ألفين من الجيش في
الوقعة الدموية التي انهزم فيها المسلمون
لأول مرة بعد وقعتين سابقتين لها
انتصروا فيهما..
وجسر بغداد الذي ذكره الشاعر العباسي

و من المنتظر أن يحد الجسران من اختناق
المرور في العاصمة الموريتانية التي
تشهد زحمة مرورية مزعجة.. يفسرها
بعض المراقبين بالتطور العمراني الكبير
وارتفاع مستوى الحياة والتمدن في هذه
العاصمة التي تعتبر من أحدث العواصم
في شبه المنطقة..

الجسر في اللغة العربية..

يعود اسم الجسر إلى المادة المعجمية (ج
س ر) التي تعني أقدم على الأمر و شجع
عليه.. فالتجاسر هو الإقدام والشجاعة..
والجسرة هي الناقة القوية، الصلبة
الصبور على السير الدؤوب..
يقول امرؤ القيس:

... فدع ذا.. وسل لهم عنك بجسرة
ذمول إذا صام النهار و هجرا..
والجسر، أيضا، هو القنطرة.. يقول
الشاعر الجاهلي طرفة بن العبد البكري



(إميسه قدره) ..

الجدل حول تسمية جسر روصو..

ما كادت تنطلق أعمال بناء الجسر على نهر السنغال حتى ثار جدل في شبكات التواصل الاجتماعي حول التسمية التي ينبغي أن تطلق على هذا الجسر الذي يشكل، بالفعل حلقة وصل بين الدولتين.. وبين شمال القارة الإفريقية و جنوبها.. فألقى الكتاب و المدونون أقلامهم حول أي التسميات أنسب لهذا الجسر.. فمنهم من يرى أن أميرة الوالو اجمبت امبودج قمينة بأن يحمل الجسر اسمها نظرا لدورها في العلاقات بين شعبي المنطقتين و كذلك نجلها إعلي ولد مجمد لحبيب الذي يعتبر أشهر شخصية جمعت بين نسبين في الدولتين الشقيقتين.. كما أن هنالك من يرى أن الأمير محمد لحبيب ولد أمير ولد المختار الذي أبي إلا أن يتحدى المستعمر بزواجه من أميرة والو.. و قاد حربا ضد الفرنسيين على الأراضي السنغالية.. جدير بأن يسمى الجسر باسمه.. أو باسم والده الأمير أمير الذي كان له دور هام في نشر الدين

الإسلامي في تلك الربوع.. و من المدونين من يرى أن مجموعة إدولحاج.. بحضورها في المنطقة.. حتى سمي أحد مراسي التبادل التجاري باسمها.. هو مرسى (دارمكور).. أو مرسى تكشكب.. لا يمكن إلا أن يكون لها حضور في التسمية.. وهنا ذهب أحدهم إلى أن الجسر يمكن أن يطلق عليه اسم أحد أعلام هذه المجموعة مثل العلامة ولمرابط حمدي ولد الطالب أجود.. أو اسم أحد الشيوخ الأشماس.. الذين كان هذا هو لقبهم في مجتمعهم.. كما حضر الحديث عن بعض المشايخ الكبار في تسمية الجسر.. فورد ذكر الشيخ سعد أبيه بن الشيخ محمد فاضل بن مامين.. كما تحدث بعضهم عن الشيخ الصوفي الشيخ أحمدو بمب والشيخ إبراهيم نياص الكولخي.. ولا شك أن هذا الطرح لا يخلو من وجهة.. وأن تسمية جسر روصو بأحد هذه الأسماء سيد جسرا بين ماضي وحاضر المنطقة.. وجسرا بين حاضر ومستقبل موريتانيا والسنغال..

باسمه الولفي (صال).. وهل هو من صال صولة العربية؟ الجواب، طبعا، بالنفي.. ولكن قد تكون العلاقة بين الدال والمدلول ليست اعتباطية، هنا، على الأقل.. يقول الشاعر الحساني الكبير، سيديا ولد محمد ولد هدار، رحمه الله، في مدح الأمير أحمد سالم ولد إبراهيم السالم، رحمة الله عليهما:

مول الملك الحي سبحان

تبارك و تعال

درجه عاطيها ما تنهان

ما جابر حد الذاك آل..

طرو حال ذاك ألي بان

أحمد سالم ي الرجال

ذاك أمير الدرجه و الشان

تتكامط بيه الزمال

فوكو ظلال ف إردان

و الدرجه فوكو ظلال

مستكبل نافد موريتان

إمكرطي من ساحل صال..

ذيك الحال من قم اتبان

هي حالت ذيك الحال..

فناهم يقولون (صالت أهل محمد لحبيب)، و (صالت إندر) يسمون بها جسر القائد الاستعماري فيديرب.. المعروف عندهم بـ

السيارات المتهالكة في شوارع نواكشوط:

من أجل مشروع تنموي يقضي على المخاطر الصحية والبيئية يصون الوجه الحضاري لعاصمتنا

46



بقلم: أحمد ولد مولاي امحمد

تشكل السيارات المتهالكة مصدر دخل أساسي للكثير من المواطنين الفقراء الذين لا مصدر لغالبيتهم سوى ما يجنونه من حركة هذه السيارات التي تمارس النقل وتفتقر غالبا لكل معايير السلامة فهي في معظمها بلا مصابيح إشارة وبلا أضواء ومقاعد متهالكة وكذلك أبوابها، فضلا عن سحب الدخان الكثيفة التي تنفثها في الشوارع والطرق التي تسلكها وهي من أخطر ملوثات البيئة والأكثر إضرارا بصحة المواطنين.



أتمنى أن يجد هذا النداء استجابة سريعة من الجهات المعنية وأن يتم التخلص من هذه المظاهر غير الصحية وغير الحضريّة والتي تتسبب في الإضرار المباشر بالمواطنين وبالمشهد الحضاري للعاصمة نواكشوط.

وأعتقد أننا حين ننجح في تنفيذ هذا المشروع على مستوى العاصمة فإن تنفيذه في باقي مدن ومناطق الوطن سيكون أكثر سهولة.

الزامية تقليص عدد الركاب إلى أربعة مع السائق

إضافة لما سبق، وفي إطار عصرنة خدمات سيارات الأجرة، ولحد من عدوى الأمراض المختلفة، فإنه يمكن، ضمن تنفيذ هذا المشروع، إعادة استصدار قانون جديد يلزم أصحاب سيارات الأجرة بتقليص عدد الركاب إلى أربعة أشخاص مع السائق كحد أقصى، وذلك لتفادي سلبيات كثيرة ليس أقلها عدم انسجام مظهر الاكتظاظ داخل سيارة نقل صغيرة بسبعة أشخاص ثلاثة في المقاعد الثلاثة الخلفية، وهو اكتظاظ غير مريح للركاب وليس آمناً في حالة الحوادث كما أنه قد يتسبب في تفشي الأمراض المعدية بسرعة أكثر.

ولا شك أن إعادة تقنين النقل وتنظيمه من خلال فرض معايير السلامة على السيارات وتقليص عدد الركاب سيواجه من طرف الناقلين بمحاولة فرض زيادة في سعر تذاكر النقل، وهو ما يمكن أن يحدده قانون جديد يتناول هذا الجانب بشكل أكثر وضوحاً وتحديداً وإلزامية وبأريحية كبيرة تناسب الناقلين وتضمن الاستجابة لتطلعات المواطنين.

كما يمكن إعادة النظر في سعر المازوت والبنزين بما يسمح بتنفيذ هذا الضبط والتنظيم، خاصة مع تراجع الأسعار العالمية للنفط ومشتقاته.

التي لم تعد تصلح للتأهيل وتمكين أصحابها من اقتناء سيارات بديلة بالمواصفات والمعايير المطلوبة وذلك على شكل قروض ميسرة يتم تسديدها على دفعات رمزية بعد فترة إعفاء بين شهر وشهرين من دخولها الخدمة.

إن تنفيذ مشروع كهذا من شأنه الحد من التلوث من جهة، والحفاظ على سلامة المواطنين وصحتهم من جهة أخرى، فضلاً عن ضمان اختفاء هذه السيارات المتهاككة من شوارع العاصمة لما تمثله من تشويه للوجه الحضاري الذي ينبغي أن تكون عليه عاصمة البلاد بوصفها واجهتنا الأولى على العالم الخارجي.

لذلك فإنه من الضروري تكاتف جهود كافة هذه القطاعات من أجل ضمان سلامة وصحة المواطن من جهة وتطهير عاصمتنا من كل المظاهر التي لا تليق بعاصمة عصرية يراد لها المزيد من التطور والحدثة والرقى.

إن المشروع في دراسة وتنفيذ هذا العمل الهام قد لا تأخذ من الوقت أكثر من بضعة أشهر يتم خلالها تغيير الوجه الحضري لعاصمة البلاد وتزويد أصحاب السيارات المعنية بسيارات لائقة ومناسبة وهو ما يدخل في صميم اهتمامات الحكومة التي تضع المواطن وصحته وتطوير الخدمات وعصرنتها ضمن أولوياتها.

ولا شك أن المواطنين يشاهدون بشكل يومي تلك المظاهر غير اللائقة لهذه السيارات التي تمارس نقل الأشخاص من وسط العاصمة إلى مختلف أحيائها الشعبية ومن بعض الأسواق الرئيسية في معظم المقاطعات إلى مختلف أحياء تلك المقاطعات، ولا شك أيضاً أنهم متضررون من حركتها في الشوارع والطرق، وهو ما يعني أن الظاهرة شبه عامة وشاملة على مختلف أنحاء العاصمة بما في ذلك وسط المدينة ويجب العمل على القضاء عليها جذرياً.

وفضلاً عن كل ما سبق فإن مثل هذه السيارات تشوه الوجه الحضاري والمظهر الحضري للعاصمة التي تشكل واجهة البلاد على العالم.

ولا شك أننا، في جانب آخر من هذا الموضوع، ملزمون بتناول المخالفات اليومية لقانون السير الذي ترتكبه هذه السيارات المتهاككة، حيث لا يستطيع صاحب أي سيارة يسير خلف إحدى هذه السيارات أو أمامها أن يعرف إن كانت تنوي التوقف أم ستتعرج يمينا أو شمالاً بسبب عدم توفرها على إشارات التنبيه الضرورية، مثل إشارة التوقف وإشارات الانعراج يمينا أو شمالاً وغيرها. لذلك فنحن أمام مخالفات يومية يمكن أن تسفر عن حوادث سير قد تؤدي بأرواح مواطنين بلا مبرر، وفوق هذا وذاك فإنها تخلف أضراراً مباشرة على الصحة العامة وعلى البيئة وهو ما يجب تجنبه في جميع الأحوال. إن مثل هذه السيارات لا يمكن منع حركتها، في أي مكان من العاصمة، إلا بإيجاد بدائل، لأنها تعتبر مصدر الدخل الوحيد لمعظم ملاكها، لذلك لا بد من إيجاد حلول تضمن سلامة البيئة وسلامة ركابها والحفاظ على عصرنة المظهر الحضاري العام للعاصمة فضلاً عن تأمين دخل يومي لأصحابها.

لذلك فإنني أعتقد أن تدخل جهات متخصصة من قطاعات مختلفة مثل قطاع النقل البري والمشاريع ذات الصلة بدعم الفئات الهشة اقتصادياً مثل المندوبية العامة «تأزر» وجهة نواكشوط المعنية بصورة مباشرة بإجراء عملية إحصاء شاملة ودقيقة لكافة السيارات المتهاككة التي تمارس النقل الحضري في العاصمة وذلك لتمكين أصحابها من إعادة تأهيل هذه السيارات، بالنسبة لتلك القابلة منها لإعادة التأهيل حتى تستجيب للمعايير المطلوبة وتؤمن لأصحابها دخلهم اليومي في ظروف محترمة ولائقة. فيما يجب أن تتم مصادرة تلك



التجهيز: شرط النهايات تصحيح البدايات

بقلم: منير محمدن إخليه

اللَّهُ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: «اللهم ارض عن عثمان فإني عنه راض».

ومنه تجهيز العروس: أي تهيئتها وتزويدها بالجهاز وهو ما تحتاج إليه، جاء في كتاب مفيد العلوم ومبيد الهموم: «كان لعبد الله بن طاهر أمير خراسان جارة عجوز لها ثلاث بنات فاختل حالها واحتاجت إلى بيع دارها فانتهى الخبر إلى الأمير فدعاها وقال لها: لم تبيعين دارك؟ قالت: يا أمير إن بناتي قد كبرن وأريد أن أزوجهن وما لي شيء، فدعا الدلالة وقال: هؤلاء بناتي زوجهن وعلني جهازهن وهيا لكل واحدة منهن ثلاثة آلاف دينار جهاز العروس». وجاء في كتاب نشوار المحاضرة وأخبار المذاكرة: في باب السرج واللجام في جهاز كل عروس:

«تذاكرنا في مجلس ببغداد، حضره أبو علي محمد بن منصور الشاهد، المعروف بابن كردي، حديث غلبة النساء على الرجال، إلا النفر من الرجال. فقال لي أبو علي: كان لنا شيخ فاضل، من أهل القطيعة، كان يضرب لنا في هذا مثلا، فيقول: إن في جهاز العروس إلى زوجها، سرجا ولجاما، فإذا انقضت أيام العرس، إن سبق الرجل إلى السرج، فأسرج المرأة، ووضع اللجام في رأسها، وركبها، ملك عليها أمرها، وإن تراخى لحظة، وضعت هي السرج على قفاه، واللجام في فيه، وركبته، فلم تنزل عنه، إلا بطلاق أو موت».

(النشوار: ما تبقى الدابة من الغلف) ومنه تجهيز الميت، أي غسله وتكفينه وتهيئة ما يحتاج إليه قبل الدفن، جاء في كتاب محاضرات الأدباء ومحاورات الشعراء والبلغاء: «تواطأ أبو دلامة مع أم دلامة على أن يأتي هو المهدي فينعيها، وتأتي هي الخيزران فتنعيه. فأتى أبو دلامة المهدي وهو يبكي، وأنشد:

وكنا كزوج من قفا في مفازة
لدى خفض عيش مورك ناضر رغد
فأفردنا ريب الزمان بطرفه

التجهيز: هو التهيؤ والإعداد، يقال: «جهزت فلانا أي هيأت جهاز سفره. وتجهزت لأمر كذا أي تهيأت له».

وكل ما يجهز به يسمى جهازا. والأصح فيه فتح الجيم. جاء في لسان العرب: «قال الليث: وسمعت أهل البصرة يخطنون الجهاز، بالكسر. قال الأزهري: والقراء كلهم على فتح الجيم في قوله تعالى: ولما جهزهم بجهازهم؛ قال: وجهاز، بالكسر، لغة رديئة؛ قال عمر بن عبد العزيز:

تجهزي بجهاز تبليغين به
يا نفس، قبل الردي، لم تخلقي عبثا»
وجاء في فصل المقال في شرح كتاب الأمثال:

«والجهاز متاع البيت وهذا أصله، ثم قيل لأداة القتب (الإكاف الذي يوضع على ظهر البعير) جهاز، وكذلك ما جهزت به التاجر والمسافر، قال الله تعالى {فلما جهزهم بجهازهم} (يوسف: 70)»
قال الشاعر:

تجهز جهاز البرمكيين وارتقب
بقية ليل صبحه بك لاحق
وهو بيت للحسن بن هاني من أبيات يخاطب بها الأمين بن هارون الرشيد مغرباً بإسماعيل بن صبيح، وكان كاتباً للأمين في خلافته فسعى به إليه، وحمل على القبض عليه، والأبيات هي:

أليس أمين الله سيفك نعمة
إذا ماق يوماً في خلافك مائق
فكيف بإسماعيل يسلم مثله

عليك ولم يسلم عليك منافق
أعيذك بالرحمن من شر كاتب

له قلم زان وآخر سارق
أحيمر عاد إن للسيف وقعة

برأسك فانظر بعدها من توافق
تجهز جهاز البرمكيين وارتقب

بقية ليل صبحه بك لاحق
ومنه تجهيز الجيش؛ وتجهيز الغازي:

أي تحميله وإعداد ما يحتاج إليه في غزوه. قال ابن هشام: أنفق عثمان بن عفان رضي الله عنه في جيش العسرة في غزوة تبوك ألف دينار، فقال رسول

ولم نر شيئا قط أوحش من فرد فقال له: ما بالك؟ فقال: ماتت أم دلامة وإني لأحتاج إلى تجهيزها فأطلق له مالا.

وأنت أم دلامة الخيزران وقالت: إن أبا دلامة مضى لسبيله، فاغتمت وأمرت لها بمال وأعطتها ثيابا وطيبا. ثم لما دخل المهدي على الخيزران قالت له يا أمير المؤمنين: إن أبا دلامة مضى لسبيله أبقى الله أمير المؤمنين، وأم دلامة كانت عندي الساعة فأعطيتها التجهيز لزوجها. فقال المهدي: إن أم دلامة مضت لسبيلها وكان عندي أبو دلامة الساعة وأعطيته نفقة تجهيزها، فعلما أنهما احتالا فضحكا واستدعيهما وخولاهما شيئا وضحكا منهما.

وقال رجل لآخر: لو مت أنا ما كنت تفعل؟ قال: كنت أكفك وأدفنك، قال: فاكسني الساعة ما تكفني به وإذا مت فادفني عريانا».

ويكثر في كتب الأدب ومواقعه تداول هذا البيت لجميل بثينة:

أضر بها التجهيز حتى كأنها
بقايا سلال لم يدعها سلالها

والظاهر أنه تصحيف، إذ روي البيت برواية أخرى فيها كلمة «التجهيز» بدل «التجهيز» وذلك ضمن الأبيات:

تظل وراء الستر ترنو بلحظها
إذا مر من أترابها من يروقها

إذا جمع الاثنان جمعا رميتهم
بأركانها حتى تخلى سبيلها

أضر بها التجهيز حتى كأنها
بقايا سلال لم يدعها سلالها

والأبيات قالها جميل معرضا بحبيبته بثينة بعد أن غار عليها. ويروى أن

بثينة كانت ترتاب في جميل وترميه بوصول غيرها وهو أيضا يرميها بمثل ذلك وفي هذا يقول جميل:

بثينة قالت يا جميل أربنتي
فقلت كلانا يا بثين مريب.



حديث آخر عن وسائل النقل القديمة والحديثة

النبهاني ولد أمغر

ذلك ما تعبر عنه طلعتة التي وإن كانت غزلية في ظاهرها فإننا نأخذ منها ما تعلق بالتفاضل في وسائل النقل، يقول: لحك للي واس فالشر

الاحك لخلاك اولاً ظر مسلم عن نبغي نجبر

مركوب امركني لدار اجمل معلوم اعود اذكر

نبغيه وخالك من لخبار ألي مذکور الحكمم شرك

كيفت تخليت منت البار راعي ذيك إلى عادت حك

كافيني من مركوب احمار أما الثيران فكانت تستخدم وسائل

لنقل وجلب الماء من الآبار، وكان نطاق استخدامها أضيق، ومع ذلك فإننا نجد في

شعر القوم ما يؤشر على مكانتها في هذا المجال، يقول باباه لحراكي:

زنتك مزيم للرحيل ثيارها فبقيت أندب في الديار ديارها..

ويحفل شعر القوم بشقيه الفصيح والشعبي بكثير من النماذج التي تعطي

صورة مميزة عن وسائل نقل ذلك الزمن. أدمنت هذه الوسائل تأدية دورها على أكمل

وجه، وكانت المساهم الأبرز في استمرار الحياة في هذا الحيز الصعب، ومن أهم

ما أدته تلك الوسائل من أدوار، دورها في النهضة العلمية والثقافية التي شهدتها

هذا الفضاء، وهو ما حدا بشيخ الشيوخ الشناقطة المختار ولد بونه الجكني إلى

أن يقول قولته السيارة الخالدة: قد اتخذنا ظهور العيس مدرسة

بها نبين دين الله تبياناً. ومنذ الإرهاصات الأولى لدخول الاستعمار

إلى هذا البلد، بدأ الناس يطلعون على وسائل النقل الحديثة من سيارات وطائرات

وسفن، وإن كان القلة منهم قد اطلعوا عليها في أسفارهم خارج البلد، خصوصاً

في رحلات الحج؛ في طريقه الشرقية والشمالية.

ومع استقلال الدولة بدأت هذه الوسائل تسيطر على مشهد النقل شيئاً فشيئاً، ليتعزز ذلك أكثر بعد إنشاء شبكات طرق

كانت وسائل النقل القديمة، أهم العوامل التي جعلت الأجداد الأوائل، يستوطنون هذا الحيز الجغرافي القاسي، فيذللون صعبه ويمهدون دربه.

هذه الوسائل من جمال وثيران وخيول وبغال وحمير، رافقت ساكنة أهل هذه البلاد في مختلف مراحل حياتهم في هذا الفضاء الصحراوي الساحلي، وكانت

ظهريهم القوي وهم يذرعون هذه الفيافي في رحلتهم الشتاء والصيف، بحثاً عن

مساقط المطر ومظان الكلا، وفوق ظهورها تمكنوا من جسر المسافات الطويلة

العريضة وبلغت الراكب مشارق الأرض ومغاربها، وحملت للناس الأثقال إلى بلاد

لم يكونوا بالغياها إلا بشق الأنفس، ومن على صهواتها فتحت بلدان وهزمت جيوش

وأخضعت أمم، إلى غير ذلك من الأمور الملحة في حياة القوم التي كان لهذه

الوسائل حضورها في أدق جزئياتها. ظل الجمل في مختلف المراحل هو سلطان

هذه الوسائل وزعيمها بدون منازع، فقد كان الأقدر على تحمل المسافات الطويلة

جدا والتكيف مع الظروف المناخية بالغة الصعوبة والتعقد، لذلك لقب

بسفينة الصحراء، أما الخيول فتأتي في المكانة الثانية رغم أنها الأسرع

عدوا من بين وسائل النقل القديمة وهي المعدة للاستخدام في الحروب والكر

والفر والغارات، وربما يعود ذلك إلى عدم قدرتها على التحمل طويلاً وحاجتها

إلى الراحة والاستحمام والرعاية بعد كل مهمة، وتأتي الحمير في ذيل القائمة وإن

كانت من أهم الوسائل عند القوم، إلا أنها أشبه ما تكون بوسائل النقل الحضري

داخل المدن عندنا اليوم، فهي غير معدة للحروب والغارات وليس باستطاعتها قطع

الفيافي الطويلة دفعة واحدة، لذلك يعتمد عليها في المسافات القصيرة وفي جلب

قرب الماء من الآبار. وتظل الإبل هي واسطة عقد هذه الوسائل

وبيت قصيدها، ويمثل قول ول سعيد ول عبد الجليل المنحني الهبوطي من وسيلة

النقل الراقية إلى وسيلة النقل العادية،

معبدة حديثة، وكان لدخول الطائرة في هذا المضمار وقعه الخاص على القوم؛ فقد بهرتهم هذه الوسيلة العجيبة صاحبة الجسم الضخم التي تطير في الجو، حاملة الناس إلى أماكن نائية جداً، وفي بعض المناطق الداخلية أصبح يؤرخ بالعام الذي نزلت فيه الطائرة عندهم.

وقد تناول الشعراء في هذه البلاد الطائرة في شعرهم، فوصفوها وصفاً دقيقاً جداً،

ومن أبرز من وصفها الشاعر العلامة محمد سالم ولد عدود، حيث يقول من أبيات له

بعد ركوبه الطائرة سنة 1961، متوجهاً من مدينة (داكار) إلى مدينة أوريبي:

راحت تعثر بالسحاب كأنها ضجراً بما تلقاه به تتأفف

فكان دور دكار لماً حلفت لبن بأيدي العاملين مصفف

إلخ..

وضمن ما يمكن وصفه بأدب الطائرة تأتي قصيدة الشيخ العلامة حمدا ولد التاه

في «المضيضة»، وهي القصيدة التي أكمل الشيخ عدود شطر بيتها الأخير؛ فقد

كتب الشيخ حمدا القصيدة التي تمحضت لوصف «المضيضة» وما تعلق بها من

رحلتهم، وقال سوف أختبر الشيخ عدود بالشرط المتبقي؛ هل سيكون فقيها أم

شاعراً، فقدم القطعة وتوقف عند: ليت هذي الفتاة كانت تراعي..

فأكمل الشيخ عدود: حرمة الشرع أو شعور الناس.

فكان في ذلك فقيهاً وشاعراً. ومن طريف ذلك الأدب السجال الشعري

الفقهي الذي دار بين الشيخين: نافع ولد حبيب ولد الزايد، ومحمد سالم ولد عدود،

حول صحة الصلاة في الطائرة، وهو السجال الذي أبدع فيه الشيخان فقهاً

وشعراً.

كلمات متقاطعة

15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
															1
															2
															3
															4
															5
															6
															7
															8
															9
															10
															11
															12
															13

إعداد: صفية بنت فتى

طلعة العدد

كوزارة تجهيز اندور
نبدل جهد اكبير افذ الدور
وانعدل فبلاد جسور
وانعدل طركوات اكبار
وانعدل طيران اتحور
فيه العين وُصحت لخبار
عن ن يخلك فمنين اتكوم
الناس وُتتوحد فاطار
لاصلاح اتر تورس معلوم
وتر جسور وُتجبر مطار

الشيخ باي أحمدو الخديم

عموديا:

- 1- عقيد موريتاني راحل (إحدى الصور) - جمع دودة.
- 2- ممثلة تراجيدية عراقية - مرادف حماية.
- 3- منظمة إرهابية سرية - جميل وحسن - عكس حلو.
- 4- آلة - تقال للدؤوب على الشيء المولع به - ضاع.
- 5- آخر الجمعة - أنابا إلى الله.
- 6- يصرخ ويرفع صوته - مدينة سورية.
- 7- أسباب (مع) - عملة خليجية.
- 8- رزين - ضمير متكلم - حيوان ثدي (مع).
- 9- نتبع - الحياة الغائبة.
- 10- صاحب الهدد.
- 11- من حروف الهجاء.
- 12- ضمير المتصل - بطلة مسلسل كرتوني معروف.
- 13- جرح (مع) - هبوب الريح واضطراب البحر بشدة (معرف) - يراقب و يحمي.
- 14- مصطلح يطلق على الأشخاص الغير مقاتلين - إصبع.
- 15- ضيف باللهجة الحسانية - عاصمتها باماكو - نوتة.

أفقيا:

- 1- رئيس المكتب السياسي لحركة حماس (إحدى الصور) - كبر في السن.
- 2- مغني وممثل مصري.
- 3- مرسى - تجاوز - «ذواتي ... وأثل و شيء من سدر قليل».
- 4- لعبة للأطفال تكون على شكل إنسان أو حيوان - فاض.
- 5- أول سحابة - لقب أمال الأطرش الفني.
- 6- والدة - من طلب العلا سهر
- 7- شديد العداوة - جليس وأنيس - سبات.
- 8- كوميدى مصري راحل - وكالة الأنباء لدولة السودان.
- 9- مدينة فرنسية - مدينة فلسطينية محتلة.
- 10- آيد وساند - تمرنان - نسبة لبلد عربي.
- 11- للندبة - ضمانة - يشناق.
- 12- منشدة سابقة لقناة طيور الجنة (إحدى الصور) - ابتغى.
- 13- عاصمة عربية (مع) - رئيس مصري راحل.





ISO 9001



شهادة

مطبعة المزايا
Imprimerie Al Mazaya

حرصا على تعهداتها تجاه زبائننا الكرام،
يسر مطبعة المزايا أن تزف إليكم بشرى حصولها
على شهادة الجودة العالمية، نسخة 2015

السحب الرقمي

السحب على الأوفسيت

خدماتنا:

- هي بالإضافة إلى سحب الجرائد
والكتب والمجلات:
 - الراسيات
 - المذكرات
 - المطويات
 - الدفاتر المدرسية
 - الفواتير
 - بطاقات الدعوة
 - البطاقات الشخصية



سحب اللاقات



we print
in Mauritania