**تمهيد الفصل الخامس:**

بعد إتمام الجانب النظري، الذي تطرق إلى الإطار المفاهيمي؛ والنظري لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، والتطرق لإيجابيات ومحدودية التمويل لكلا من القطاعين العام و الخاص، في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، و تناول الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر في تمويل قطاعات البنية التحتية، ومختلف المشاريع، والبرامج الإقتصادية، والتي تتضمن الإنفاق الإستثماري على البنية التحتية في مختلف القطاعات الإقتصادية وقطاع النقل خصوصا، والتطرق إلى التجارب الدولية العربية منها(الجمهورية العربية المصرية)، والأجنبية الرائدة في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل(إنجلترا، ماليزيا، البرازيل)، بالإضافة إلى مناقشة الدراسات السابقة، والتي أفرزت الدور المحوري الذي تقوم به الشراكة على المستويات الإقتصادية والإجتماعية والتنموية، يتم من خلال هذا الفصل إسقاط الإطار النظري على الميدان التطبيقي، فيما يخص حالة الجزائر، وهذا بطرح إستبيان موجه لمجتمع الدراسة المتكون من عينيتين، وهما القطاع العام والقطاع الخاص، مع الحرص على أن يكون ممثلا في المديريات والوزارات والهيئات المتعلقة بقطاع النقل والأشغال العمومية، في الشق المتعلق بالقطاع العام، أما الجزء المتضمن القطاع الخاص، فهو ممثل في الشركات والمؤسسات الخاصة والمقاولات الخاصة بالأشغال العمومية، المكلفة بإنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وسيتم الإعتماد على التحليل والمقارنة بين القطاعين العام والخاص في مجال تمويل وإنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، من أجل الوصول إلى مدى مساهمة كل من القطاع العام، والقطاع الخاص، والشراكة بين القطاعين في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ورؤية كل قطاع لتفعيل سبل الشراكة بين القطاعين في عملية التمويل والتأسيس لمشروعات البنية التحتية، وذلك بتقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

**المبحث الأول: الإطار العملي والنظري للدراسة**

**المبحث الثاني: الإختبار النهائي لنموذج الدراسة للقطاع العام**

**المبحث الثالث: الإختبار النهائي لنموذج الدراسة للقطاع الخاص**

**المبحث الرابع: مقارنة النتائج بين القطاع العام والقطاع الخاص**

**المبحث الأول: الإطار العملي والنظري للدراسة**

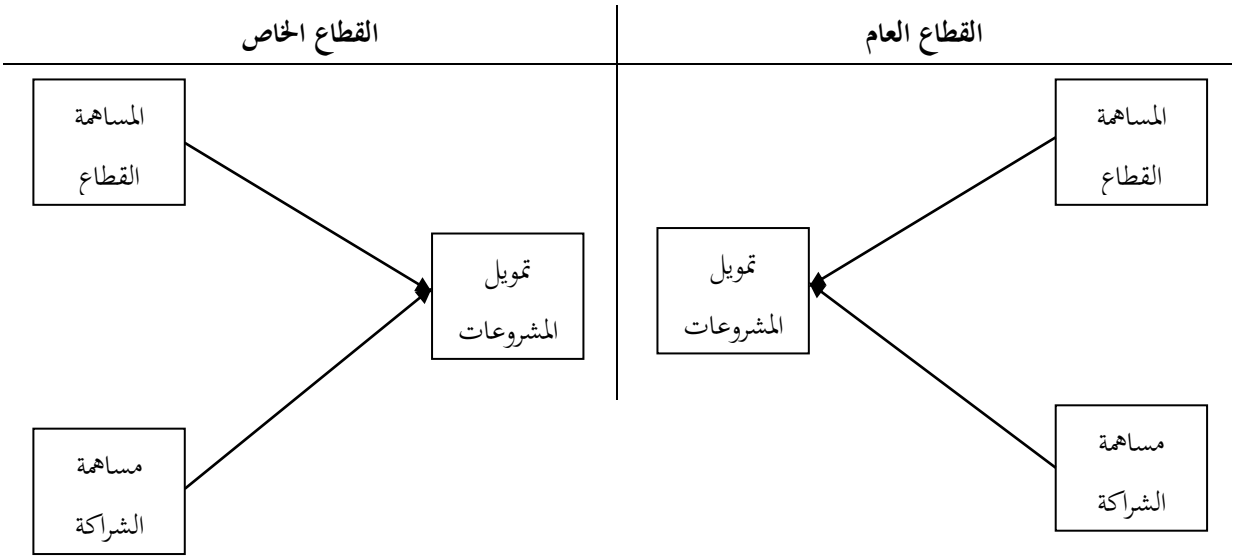
من خلال هذا المبحث، يتم تقديم وصف المنهجية المتبعة في إعداد الدراسة الميدانية، وهذا للتعرف على مختلف الأدوات والطرق التي تم إتباعها لتقديم الدراسة، ويلم هذا المحور بالوصف لمجتمع وعينة الدراسة، طرق جمع البيانات، وشرح عملية إعداد وتحضير الاستبيان، وإختبار مدى صدقها وثباتها الظاهري، وبيان الأساليب المستعملة في تحليل نتائج الإستبيان.

**المطلب الأول: منهجية وإجراءات الدراسة:**

القطاع العام إستهدف كل من وزارة الأشغال العمومية والنقل، ومديريات الأشغال العمومية والنقل، بكل من الشلف، تيسمسيلت، وعين الدفلى، وغليزان، مع العلم أن كل ولاية بها مديرتين منفصلتين في المهام لكن تخضعان لسلطة وزارة الأشغال العمومية والنقل، بموجب المرسوم التنفيذي 2016[1]، وهي مديريات الأشغال العمومية، ومديريات النقل، والمؤسسة العمومية الإقتصادية كوسيدار لولاية عين الدفلى، ليصبح عددها عشرة مؤسسات، أما القطاع الخاص فقد إستهدف مقاولات وشركات الأشغال العمومية بالولايات السابقة الذكر، وبذلك كان نموذج الدراسة كالتالي:

**أولا: نموذج الدراسة:** يتمثل نموذج الدراسة في الشكل التالي:

**الشكل (5-1): رسم تخطيطي لنموذج الدراسة**




**المصدر:** تم إعداد الشكل بناءا على الجانب النظري للدراسة

من خلال النموذج المقترح للدراسة يحتوي على جزئين هما القطاع العام والقطاع الخاص بثلاثة متغيرات لكل قطاع.

**أ-بالنسبة للقطاع العام:**

**-المتغير المستقل:** مساهمة القطاع العام، مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

**-المتغير التابع:** تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

[1]- المرسوم التنفيذي رقم16-311المؤرخ في 01 ربيع الأول عام 1438 الموافق ل 01 ديسمبر 2016م، **يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة الاشغال العمومية والنقل**، الجريدة الرسمية العدد رقم71-السنة 35، الصادرة في 11 ربيع الأول عام 1438هـ الموافق ل 11 ديسمبر 2016م، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

**ب–بالنسبة للقطاع الخاص:**

**–المتغير المستقل:** مساهمة القطاع الخاص، مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

**–المتغير التابع:** تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

**ثانيا: مجتمع وعينة الدراسة**

**2–1–مجتمع الدراسة:** بناءا على مشكلة الدراسة، وأهدافها فإن المجتمع المستهدف؛ يتكون من الهيئات العمومية الممثلة في وزارة النقل والأشغال العمومية، وكذا مديرياتها بولايات مختلفة، والمؤسسة العمومية للأشغال كوسيدار، ومؤسسات القطاع الخاص الممثلة في شركات ومقاولات الأشغال العمومية بولايات مختلفة، ومختلف البيانات المتحصل عليها من قبل الهيئات، ولقد تم تحديد مجتمع وعينة الدراسة للقطاعين العام والخاص، كلا على حدى كالآتي:

**2–2–عينة الدراسة:**

**2–2–العينة الإستطلاعية التجريبية**

تكونت عينة الدراسة الإستطلاعية من15إطارا، من مديرية النقل والأشغال العمومية لولاية مقر إقامة الباحث، و15 مؤسسة أشغال عمومية، وتم إختيارهم بطريقة عشوائية من القطاعين العام والخاص كل على حدى بمقر إقامة ولاية الباحث، بهدف تقنين أداة الدراسة، والتحقق من صلاحيتها للتطبيق على العينة الأصلية، وقد تم إستخدامهم في التحليل النهائي.

**2–2–العينة الأصلية الفعلية:** قام الباحث بإستخدام طريقة العينة العشوائية، حيث تم إختيارها كالتالي:

**2–2–1–مجتمع وعينة الدراسة للقطاع العام**

**أ–المجتمع:** يمثل مجتمع الدراسة كل من الإطارات العليا للموظفين والإداريين في وزارة الأشغال العمومية والنقل، والمديريات الولائية للأشغال العمومية والنقل بكل من ولايات الشلف، تيسمسيلت، غليزان، وعين الدفلى، ومؤسسة كوسيدار للأشغال العمومية فرع عين الدفلى محل الدراسة؛

**ب–العينة:** لتحديد حجم العينة الخاصة بالدراسة من مجتمع حجمه 450 مفردة، وتم إستخدام معادلة ستيفن ثامبسون[2] **Steven** K. Thompson كما يلي:

$$n = \frac{N \times p(1-p)}{\left[\left[\left[N-1\right]\times\left(d^2 \div z^2\right)\right] + p(1-p)\right]}$$

حيث:

$N$ : حجم المجتمع

$Z$ : الدرجة المعيارية للتوزيع الطبيعي عند 0.05 وهي مساوية لـ 1.96

$D$ : نسبة الخطأ المسموح

$p$ : نسبة تحقق الخاصية 0.5

$$n = \frac{450x(0.5x(1-0.5))}{[[449x(0.05/1.96)^2] + (0.5x(1-0.5))]}$$

[2]–شكيب بشماني، **دراسة تحليلية مقارنة للصيغ المستخدمة في حساب حجم العينة العشوائية**، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الإقتصادية والقانونية المجلد(36) العدد5 ، 2014، ص91.

$$n = \frac{112.5}{0.54219596} = 207.489 = 207$$

وحتى تكون العينة ممثلة للمجتمع يجب أن تكون العينة المدروسة أكبر أو تساوي207.

### 2-2-1-مجتمع وعينة القطاع الخاص:

**أ-المجتمع:** يمثل مجتمع الدراسة كل المقاولين والشركات الخاصة العاملة في ميدان الأشغال العمومية والنقل في الولايات محل الدراسة (الشلف، تيسمسيلت، غليزان وعين الدفلى)؛

**ب-العينة:** لتحديد حجم العينة الخاصة بالدراسة من مجتمع حجمه 240 مفردة، وتم إستخدام معادلة ستيفن ثامبسون[3] **Steven** K. Thompson كما يلي:

$$n = \frac{N \times p(1-p)}{\left[\left[[N-1]\times\left(d^2 \div z^2\right)\right] + p(1-p)\right]}$$

حيث:

$N$ : حجم المجتمع؛

$Z$ : الدرجة المعيارية للتوزيع الطبيعي عند 0.05 وهي مساوية لـ 1.96؛

$D$ : نسبة الخطأ المسموح؛

$p$ : نسبة تحقق الخاصية 0.5.

$$n = \frac{240x(0.5x(1-0.5))}{[[239\ x(0.05/1.96)^2] + (0.5x(1-0.5))]}$$

$$n = \frac{60}{0.405534152} = 147.95 = 148$$

وحتى تكون العينة ممثلة للمجتمع، يجب أن تكون العينة المدروسة أكبر أو تساوي148.

## المطلب الثاني: طرق جمع البيانات وأداة الدراسة

**أولا: طرق جمع البيانات:** تم إستخدام مصدرين أساسيين للمعلومات، وهما المقابلات الشخصية، بالإضافة إلى أداة الدراسة، والمتمثلة في الإستبيان.

### 1-1-البيانات الأولية

وتم ذلك في الميدان من خلال توزيع نسخ الإستبيان على مجتمع الدراسة، وحصر وتجميع المعلومات اللازمة في موضوع البحث، بالإضافة إلى إجراء بعض المقابلات مع الإطارات ذوي الإختصاص، ومن ثم تفريغها، وتحليلها بإستخدام الإختبارات الإحصائية المناسبة؛ برنامج SPSS الإحصائي؛ بهدف الوصول لدلالات ذات قيمة، ومؤشرات تدعم موضوع الدراسة، وبرنامج WarpPLS v5.0، من أجل جودة النموذج وإختبار الفرضيات في عملية التحليل لملائمة هذا البرنامج في نمذجة المعادلات الهيكلة للعينة الكبيرة.

### 1-2-المقابلات الشخصية

[3]- نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

لقد تم إجراء جملة من المقابلات الشخصية، مع مجموعة من الباحثين و الأكاديميين من مختلف الجامعات الجزائرية، ومختصين في الموضوع، ومهتمين وبعض المدراء التنفيذين على مستوى وزارة النقل والأشغال العمومية، وبعض المديريات المحلية على مستوى مقر إقامة الباحث، وهذا من أجل توضيح الصورة الواقعية لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، من وجهة نظر القطاع العام والقطاع الخاص، للوصول لمعرفة عوامل نجاح وفشل الشراكة بينهما، ولقد تم الإستفادة من هذه المقابلات في صياغة أسئلة الإستبيان، ودعم نتائج التحليل الإحصائي التي تم الحصول عليها بعد تفريغ الاستبيان في برنامج التحليل الإحصائي SPSS؛

**ثانيا: أداة الدراسة:** تم إعداد إستمارتين من الإستبيان، حول الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ الأولى موجهة إلى القطاع العام والثانية موجهة إلى القطاع الخاص، بحيث كانت عناصر كل إستبيان، تحتوي على مجموعة من المحاور كما يلي:

**2-1-بالنسبة للإستبيان الموجه إلى القطاع العام ضم أربعة محاور رئيسية كالتالي:**

**المحور الأول:** البيانات الأولية الشخصية.

**المحور الثاني:** تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من وجهة نظر القطاع العام، ويتكون من خمسة فقرات.

**المحور الثالث:** الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ويتكون من ستة فقرات.

**المحور الرابع:** محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ويتكون من خمسة فقرات.

**2-2-بالنسبة للإستبيان الموجه إلى القطاع الخاص ضم أربعة محاور رئيسية كالتالي:**

**المحور الأول:** البيانات الأولية الشخصية.

**المحور الثاني:** تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من وجهة نظر القطاع الخاص ويتكون من خمسة فقرات.

**المحور الثالث:** الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل ويتكون من ستة فقرات.

**المحور الرابع:** محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل ويتكون من خمسة فقرات.

ولقد تم إستخدام مقياس ليكارت الخماسي لقياس إجابات المستجوبين لفقرات الإستبيان، وذلك لتحديد موافقة مفردات العينة المختارة على فقرات الدراسة وفق الترتيب الموضح في الجدول التالي:

**الجدول (5-1) درجات مقياس ليكرت الخماسي**

| مجال المتوسط الحسابي | الدرجة |
|---|---|
| **ما بين 1 و1.80** | منخفضة جدا |
| **ما بين 1.80 و2.60** | منخفضة |
| **ما بين 2.60 و3.40** | متوسطة |
| **ما بين 3.40 و4.20** | عالية |
| **ما بين 4.20 و5** | عالية جدا |

**المصدر:** عبد الفتاح عز، 2007، **مقدمة في الاحصاء الوصفي والاستدلالي باستخدام SPSS**، دار خوارزم العلمية للنشر والتوزيع، الرياض، السعودية، ص 540.

كما تم إستخدام برنامج SPSS v 25 من أجل حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لعبارات الاستبيان وبرنامج WarpPLS v5.0، من أجل جودة النموذج وإختبار الفرضيات في عملية التحليل لملائمة هذا البرنامج في نمذجة المعادلات الهيكلة للعينة الكبيرة.

**المطلب الثالث: إجراءات الدراسة خطوات بناء الاستبيان**

تم إعداد الإستبيان لمعرفة الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل دراسة إستطلاعية من وجهة نظر القطاع العام والقطاع الخاص، بحيث تم الإعتماد في ذلك على مجموعة من الدراسات السابقة في الأدبيات الإقتصادية المتعلقة بموضوع الدراسة، كما تم الأخذ برأي عدد من المتخصصين في المجال، وهذا لأجل تكوين فكرة جيدة لصياغة فقرات وأسئلة الاستبيان، بحيث تم استشارة ثلة من أساتذة الجامعات، والمشرفين في تحديد مجالات الإستبيان وفقراته، وتحديد المجالات الرئيسية للإستبيان، وتحديد فقراته، حيث تم عرضه على 15 من المحكمين من أساتذة الجامعات الجزائرية،

من خلال الآراء المقدمة من طرفهم، تم تعديل بعض فقرات الإستبيان من حيث الحذف، الإضافة والتعديل، ليكون الاستبيان في صيغته النهائية، وتم إجراء اختبار اولي أو تمهيدي على عدد خمسة وعشرون من أفراد العينة المختارة، ثم بعد ذلك تم إجراء جملة من التعديلات حتى أصبح الاستبيان في صورته النهائية، وتم عرضه والموافقة عليه من طرف المشرف المؤطر وبعد ذلك تم توزيعه على عينة الدراسة وتم استرجعه وإفراغه حتى تتم عملية معالجته. Pilot Study

**1-الصدق الظاهري (صدق المحكمين)**

من أجل التأكد من الصدق الظاهري للاستبيان (صدق المحكمين)، قام الطالب بالتأكد من صدق الإستبيان من خلال إعداد استمارة استبيان أولية على النحو المذكور أعلاه وعرضها على الأستاذ المشرف لتصحيحها، ثم تم القيام بالتعديلات اللازمة التي أشار عليها الأستاذ المشرف. ومن ثم؛ تم عرضها على مجموعة من المحكمين تألفت من أساتذة جامعيين متخصصين في حوكمة الشركات ومحكم لغوي لضمان لغة سهلة وواضحة.

يوضح الجدول أدناه أسماء المحكمين الذين قاموا بتحكيم إستمارتي الإستبيان:

**الجدول(5-2): قائمة الأساتذة المحكمين للاستبيان**

| الاسم واللقب | الرتبة العلمية | الجامعة |
|---|---|---|
| **كروش نور الدين** | أستاذ محاضر أ | معهد العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير؛ المركز الجامعي تيسمسيلت |
| **شريفي جلول** | أستاذ محاضر | كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير؛ جامعة سعيدة |
| **براق محمد** | بروفيسور | المدرسة العليا للتجارة |
| **بكاي أحمد** | أستاذ مساعد | معهد العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المركز الجامعي أفلو |
| **عزاوي خالد** | أستاذ محاضر | المدرسة العليا للتجارة – القليعة |
| **بلقلة إبراهيم** | أستاذ محاضرأ | كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الشلف |
| **حمدي معمر** | أستاذ محاضرأ | كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الشلف |
| **بريش عبد القادر** | بروفيسور | المدرسة العليا للتجارة |
| **صوار يوسف** | أستاذ محاضرا | كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة سعيدة |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بناءا على التحكيم

تركزت توجيهات المحكمين على وضع المحور الأول الخاص بالبيانات الشخصية في الأخير، حتى لا يتعارض مع خصوصية المستجوب، كما أن بعض المحكمين نصحوا بإجراء تعديلات على بعض العبارات، وإستنادا إلى الملاحظات والتوجيهات التي أبداها المحكمون، تم القيام بإجراء التعديلات التي إتفق عليها معظم المحكمين، حيث تم صياغة، وتعديل العبارات، وحذف وإضافة البعض الأخر منها، كما تم عرض إستمارة الإستبيان على مدقق لغوي، ليكون بلغة بسيطة ومفهومة، وعلى ضوء هذا، تم توزيع إستمارتي الإستبيان في صورة نهائية على عينة الدراسة.

**2-حدود الدراسة الميدانية**

تمثلت حدود الدراسة فيما يلي:

**أ-الحدود المكانية:** تم حصر نطاق الدراسة على مستوى وزارة الأشغال العمومية والنقل بالعاصمة الجزائر، ومديريات الأشغال العمومية والنقل، وشركة كوسيدار للطرق بولاية عين الدفلى؛ والمؤسسات والمقاولات الخاصة بالأشغال العمومية، بولايات الشلف، تيسمسيلت، غليزان، عين الدفلى؛

**ب-الحدود الزمنية:** يرتبط مضمون الدراسة الميدانية، بالزمن الذي أجريت فيه، والذي يمتد خلال 4 أشهر وهي جوان وجويلية وأوت وسبتمبر 2019 م أي من 2019/06/01 م إلى غاية 2019/09/30 م؛

**ت-الحدود الموضوعية:** تهتم هذه الدراسة بموضوع مرتبط أساساً بالعلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية؛

**ث-الحدود البشرية:** وتتمثل في مجموع الإطارات والمدراء والموظفين في قطاع الأشغال العمومية والنقل (وزارة، مديريات ولائية ومؤسسة كوسيدار فرع عين الدفلى، مؤسسات الأشغال العمومية والمقاولات الخاصة).

**3-مشاكل الدراسة الميدانية**

لم تخلو الدراسة الميدانية من بعض المشاكل، والقيود الموضوعية، التي لم تؤثر على قابلية إستخدام البيانات المجمعة، وتتمثل أهم هذه المشاكل في:

**أ-**التجاوب المحدود لبعض أفراد العينة سواءٌ من خلال رفض ملأ الإستمارة، أو من خلال تقديم إجابات سريعة، أو ضرورة تقديم طلب كتابي لإجراء عملية التوزيع للإستبيان في المؤسسة، حيث تراوحت فترة الإنتظار لقبول الطلب من ثلاثة أيام إلى أسبوع؛

**ب-**إنتشار أفراد العينة في مناطق بعيدة عن موقع الباحث، والتي تطلبت الإنتقال الشخصي من مكان إلى آخر في فترات وجيزة؛

**ت-**تماطل بعض أفراد العينة في إرجاع الإستمارات، الذي فرض العودة إلى مقر المؤسسة عدة مرات، من أجل إسترجاع الإستمارة.

**4-النشر والتجميع**

بعد إتمام الصياغة النهائية للإستبيان، تم الإعتماد على الإتصال المباشر بمفردات العينة (التسليم باليد)، وذلك من خلال التنقل الميداني إلى موقع المؤسسات قيد الدراسة، مع الإستعانة ببعض الزملاء في إتمام عملية التوزيع، وأما عن طرق تحصيل الإستمارات، فقد إختلفت بإختلاف طرق النشر، ومن أهم طرق التحصيل المعتمدة الإسترجاع المباشر وفي عين المكان؛

يمكن عرض نتائج هذه المرحلة فيما يخص عملية جمع العينة بعد عملية تجميع وفرز الإستبيان كما يلي:

**أ-بالنسبة للإستبيان الموجه للقطاع العام:** وتم تلخيص نتائج عمليات التوزيع والتجميع وفقا للجدول التالي:

**الجدول (5–3): معطيات حول الإستبيان والفترة التجميعية–القطاع العام.**

| البيان | وزارة الأشغال العمومية والنقل | مديرية الأشغال العمومية الشلف | مديرية النقل الشلف | مديرية الأشغال العمومية تيسمسيلت | مديرية النقل تيسمسيلت | مديرية الأشغال العمومية غليزان | مديرية النقل غليزان | مديرية الأشغال العمومية عين الدفلى | مديرية النقل الدفلى | شركة كوسيدار | الإجمالي |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| عدد الإستمارات الموزعة | 200 | 30 | 20 | 30 | 20 | 30 | 20 | 30 | 20 | 50 | 450 |
| عدد الإستمارات المسترجعة | 157 | 25 | 17 | 27 | 10 | 23 | 12 | 21 | 14 | 47 | 353 |
| عدد الإستمارات الملغاة | 23 | 3 | 5 | 2 | 3 | 1 | 5 | 2 | 3 | 3 | 50 |
| عدد الإستمارات الملائمة | 134 | 22 | 12 | 25 | 7 | 22 | 7 | 19 | 11 | 44 | 303 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بناءاً على نتائج عملية التوزيع.

**ب بالنسبة للإستبيان الموجه للقطاع الخاص**: أعطت عملية تجميع، وفرز الإستبيان النتائج التالية، حسب الجدول الموالي:

**الجدول (5–4): معطيات حول الإستبيان والفترة التجميعية–القطاع الخاص.**

| مؤسسات الأشغال العمومية والمقاولات | الشلف | تيسمسيلت | غليزان | عين الدفلى | الإجمالي |
|---|---|---|---|---|---|
| عدد الإستمارات الموزعة | 60 | 60 | 60 | 60 | 240 |
| عدد الإستمارات المسترجعة | 49 | 46 | 51 | 45 | 191 |
| عدد الإستمارات الملغاة | 10 | 11 | 5 | 12 | 38 |
| عدد الإستمارات الملائمة | 39 | 35 | 46 | 33 | 153 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بناءاً على نتائج عملية التوزيع.

**المبحث الثاني: الإختبار النهائي لنموذج الدراسة للقطاع العام**

يتم في هذا المبحث، تناول أهم نتائج التحليل الوصفي للإستبيان، وتحليل العلاقات الهيكلية بين متغيرات الدراسة، وإختبار صحة فرضيات البحث.

**المطلب الأول: تحليل البيانات ونتائج الدراسة تحليل وصفي لمتغيرات الدراسة**

قياس العلاقة بين الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر، من وجهة نظر القطاع العام.

**1. تحليل البيانات الشخصية لأفراد العينة:**

تضمنت الدراسة الحالية، خمسة متغيرات (05) تصف خصائص عينة الدراسة، وفيما يلي إستعراض موجز لتوزيع أفراد العينة، حسب الصفات الديمغرافية المدروسة، وهذا ما تكشف عنه المعطيات الواردة في الجدول، وذلك على النحو التالي:

**الجدول (5-5): البيانات الشخصية لأفراد العينة.**

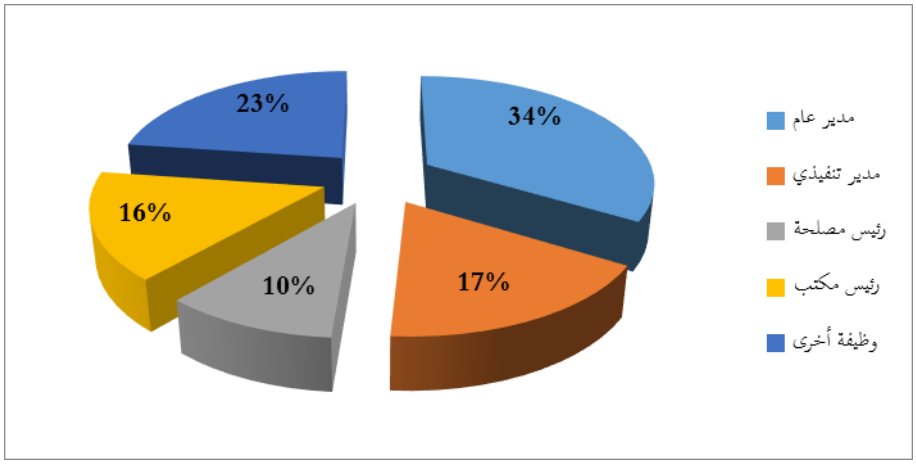
| المتغيرات الشخصية | | التكرارات | النسب المئوية |
|---|---|---|---|
| الوظيفة الإدارية | مدير عام | 102 | 33.7 |
| | مدير تنفيذي | 53 | 17.5 |
| | رئيس مصلحة | 31 | 10.2 |
| | رئيس مكتب | 48 | 15.8 |
| | وظيفة أخرى | 69 | 22.8 |
| نوع الإدارة | وزارة | 133 | 43.9 |
| | مديرية | 126 | 41.6 |
| | مؤسسة عمومية | 44 | 14.5 |
| الولاية | الجزائر | 133 | 43.9 |
| | الشلف | 35 | 11.6 |
| | تيسمسيلت | 32 | 10.6 |
| | غليزان | 29 | 9.6 |
| | عين الدفلى | 74 | 24.4 |
| نوع المشروع | نقل طرقي | 176 | 58.1 |
| | نقل بالسكك الحديدية | 47 | 15.5 |
| | نقل جوي مطار | 22 | 7.3 |
| | نقل بحري ميناء | 16 | 5.3 |
| | اخر | 42 | 13.9 |
| المؤهل العلمي | ليسانس | 149 | 49.2 |
| | ماستر | 79 | 26.1 |
| | ماجستير | 7 | 2.3 |
| | دكتوراه | 4 | 1.3 |
| | شهادة اخر | 64 | 21.1 |
| الخبرة | 5 سنوات | 145 | 47.9 |
| | 5-10سنة | 108 | 35.6 |
| | +10 سنة | 50 | 16.5 |

**المصدر:** تم إعداد الجدول باستخدام برنامج SPSS v 25 (n=303)

### 1. متغير الوظيفة الادارية:

يبين الجدول أعلاه توزيع خصائص العينة محل الدراسة، حسب متغير الوظيفة الإدارية، حيث جاءت نسبة 34% مدراء عامون، تليها نسبة 23% للوظائف الأخرى، نسبة 18% مدراء تنفيذيون، تليها نسبة 16%، رؤساء مكاتب، و10%رؤساء مصلحة.

**الشكل (5-2): متغير الوظيفة الإدارية**

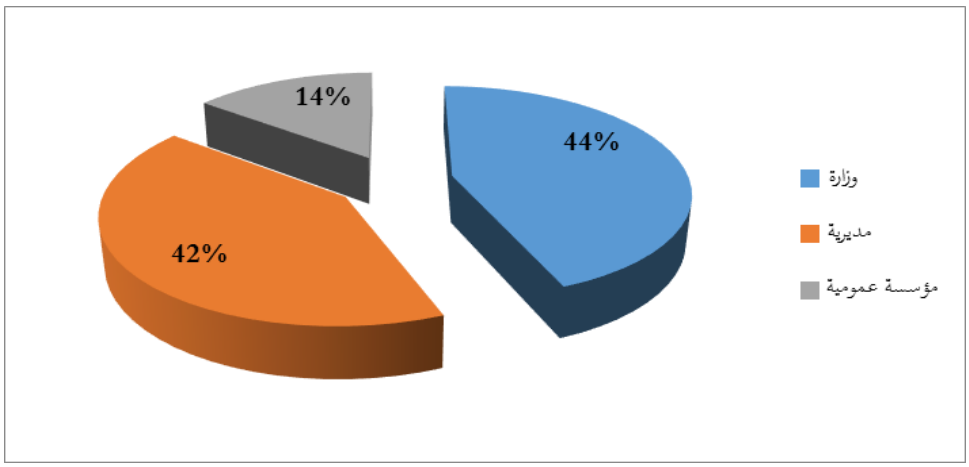



**المصدر**: تم إعداد الشكل باستخدام برنامج SPSS V25(n= 303)

### 2. متغير نوع الادارة

كما يبن الجدول (5-5) توزيع خصائص العينة حسب متغير نوع الإدارة، حيث جاءت اعلى نسبة 44%للوزارات، تليها نسبة 42%للمديريات، و14% للمؤسسات العمومية.

**الشكل (5-3): متغير نوع الإدارة**

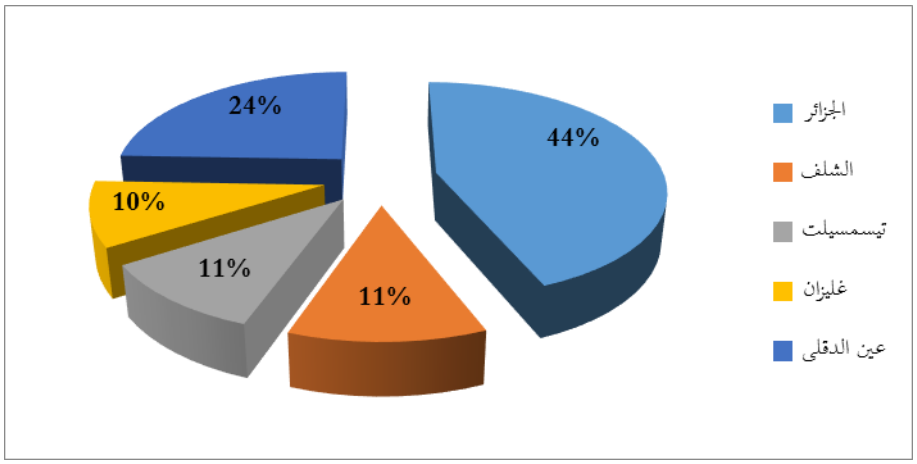



**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 303)

### 3. متغير الولاية:

كما يبن الجدول (5-5) توزيع أفراد العينة حسب متغير الولاية، حيث جاءت اعلى نسبة 44% من أفراد العينة لولاية الجزائر، تليها نسبة 24% من أفراد العينة من ولاية عينة الدفلة، تليها باقي الولايات على التوالي بالنسب 11%، 11% و10%، وهي ولاية الشلف، تيسمسيلت وغليزان.

**الشكل (5-4): متغير الولاية**

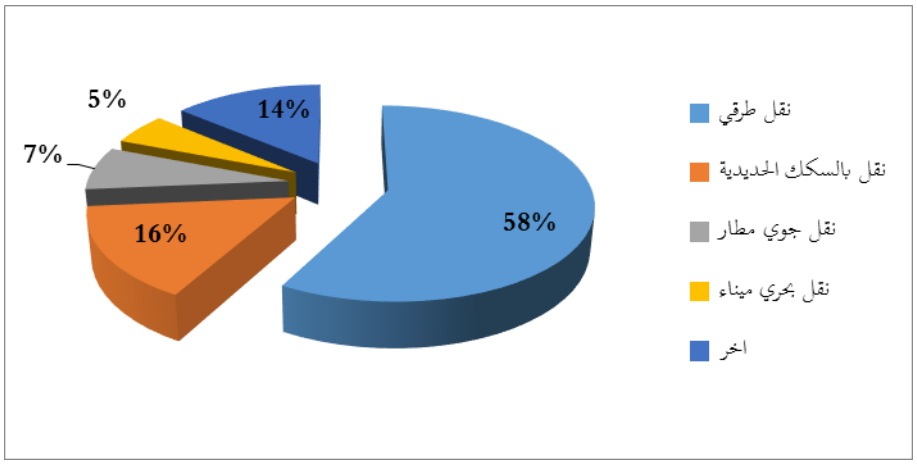



**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 303)

### 4. متغير نوع المشروع

كما يوضح الجدول (5-5) توزيع خصائص العينة حسب متغير نوع المشروع، حيث كانت النسبة الأعلى للنقل الطرقي والمقدرة بـ 58%، تليها مشاريع نقل السكك الحديدية بنسبة 16%، تليها نسبة 14% مشاريع أخرى، 7% و5% لمشاريع النقل الجوي والبحري على التوالي.

**الشكل (5-5): متغير نوع المشروع**

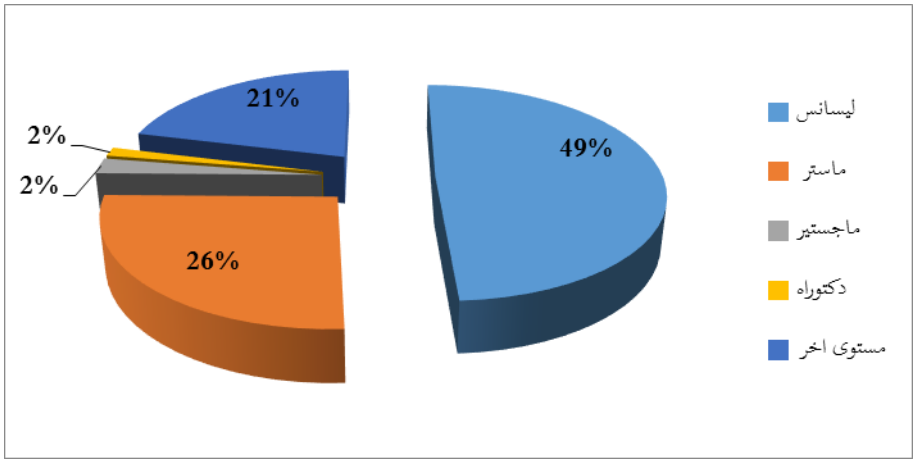



**المصدر**: تم إعداد الشكل باستخدام برنامج SPSS V25(n= 303)

### 5. متغير المؤهل العلمي:

أيضا يوضح الجدول (**5-5**) توزيع أفراد العينة حسب متغير المؤهل العلمية، حيث جاءت نسبة 49% لأفرد العينة متحصلين على شهادة ليسانس، تليها نسبة 26% لأفرد العينة متحصلين على شهادة ماستر، تليها حيث نسبة 21% لأفرد العينة متحصلين على شهادات أخرى، وفي الأخير نسبة 4% لأفرد العينة متحصلين على شهادة ماجيستر ودكتوراه.

**الشكل (5-6)**: متغير المؤهل العلمي

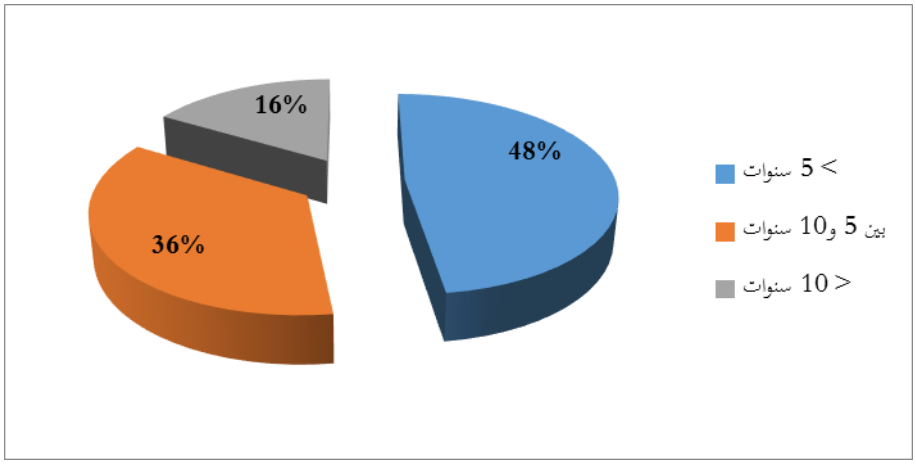



**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 303)

### 6. متغير الخبرة المهنية

كما يبين الجدول (**5-5**) توزيع أفراد العينة حسب متغير الخبرة المهنية، حيث جاءت نسبة 48% لأفرد العينة الذين خبرتهم أقل من 5 سنوات، ونسبة 36% لأفرد العينة الذين خبرتهم ما بين 5 الى 10 سنة، ونسبة 16% لأفرد العينة الذين خبرتهم أكثر من 5 سنوات.

**الشكل (5-7): متغير الخبرة المهنية**




**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 303)

**2. تحليل اتجاه الإجابات:**

**1. محور مساهمة القطاع العام في تمويل مشروعات البنية التحتية:**

يتكون هذا المقياس من 5 عبارة، من الجدول أدناه نلاحظ من خلاله أن المتوسط المرجح للإجابات لهذا المحور يقدر ب (3.94) وانحرافها المعياري يقدر بـ (0.86)، أي أقل من (3)، وتقترب من (0)، كما أن القيمة الإحتمالية (0.00)، وبالتالي يعتبر هذا المتوسط دال إحصائيا، كما نلاحظ أن قيمة t تساوي (80.16)، وهو دلالة على أن درجة الموافقة عالية من أفراد العينة على هذا المحور، الذي يعكس مدى مساهمة القطاع العام في تمويل مشاريع البنية التحتية.

**الجدول (5-6): تحليل البيانات المتعلقة بتقييم المحور الاول.**

| العبارات | المتوسط المرجح | الإنحراف المعياري | إختبارt | درجة الإحتمالية | درجة الإجابة |
|---|---|---|---|---|---|
| **1. يقدم القطاع العام تسهيلات (تخطيطية، تقنية) في مجال تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل.** | 4.017 | 0.795 | 87.933 | 0.000 | عالية |
| **2. تتخذ الدولة سياسات تعزز من تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.** | 3.861 | 1.017 | 66.110 | 0.000 | عالية |
| **3. تشجع القوانين الضريبية المطبقة تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل.** | 3.881 | 0.861 | 78.494 | 0.000 | عالية |
| **4. تضع الدولة سياسات مالية تساعد على جذب الإستثمارات لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.** | 3.921 | 0.826 | 82.615 | 0.000 | عالية |
| **5. تقوم الدولة بإجراءات تقلل من المخاطر الإقتصادية في مجال تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل.** | 4.040 | 0.821 | 85.655 | 0.000 | عالية |
| **الإجمالي** | 3.94 | 0.86 | 80.16 | 0.00 | عالية |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج SPSS v 25 (n=303)

2. **محور مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية:**

يتكون هذا المقياس من 6 عبارة، من الجدول أدناه نلاحظ من خلاله أن المتوسط المرجح للإجابات لهذا المحور يقدر ب (3.87)، وإنحرافها المعياري يقدر بـ (0.91)، أي أقل من (3)، وتقترب من (0)، كما أن القيمة الإحتمالية (0.00)، وبالتالي يعتبر هذا المتوسط دال إحصائيا، كما نلاحظ أن قيمة t تساوي (74.26)، وهو دلالة على أن درجة الموافقة عالية من أفراد العينة على هذا المحور، الذي يعكس مدى مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية.

**الجدول (5–7) تحليل البيانات المتعلقة بتقييم المحور الثاني.**

| العبارات | المتوسط المرجح | الإنحراف المعياري | إختبارt | درجة الإحتمالية | درجة الإجابة |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. توجد سياسة مالية ملائمة لتنفيذ الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 3.888 | 0.877 | 77.181 | 0.000 | عالية |
| 2. تعمل الدولة على التخفيف من المخاطر الاقتصادية (تقلبات العملات) لتسهيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 3.901 | 0.933 | 72.761 | 0.000 | عالية |
| 3. تسرع الشراكة بين القطاعين العام والخاص من تنفيذ مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل المفتقرة إلى التمويل. | 3.891 | 0.864 | 78.399 | 0.000 | عالية |
| 4. تساهم برامج الإنعاش الإقتصادي في نجاح الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل. | 3.855 | 0.902 | 74.405 | 0.000 | عالية |
| 5. للشراكة بين القطاعين العام والخاص دور في تحقيق التنمية الإقتصادية. | 3.901 | 0.863 | 78.665 | 0.000 | عالية |
| 6. تؤدي الشراكة بين القطاعين العام والخاص بخصوص البنية التحتية لقطاع النقل إلى تحقيق التنمية وتخفيف العبئ على الدولة. | 3.776 | 1.024 | 64.174 | 0.000 | عالية |
| الإجمالي | 3.87 | 0.91 | 74.26 | 0.00 | عالية |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج SPSS v 25 (n=303)

### 3. محور محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

يتكون هذا المقياس من 5 عبارة من الجدول أدناه، نلاحظ من خلاله أن المتوسط المرجح للإجابات لهذا المحور يقدر ب (3.92) وإنحرافها المعياري يقدر بـ (0.82) أي اقل من (3) وتقترب من (0) كما أن القيمة الإحتمالية (0.00) وبالتالي يعتبر هذا المتوسط دال إحصائيا، كما نلاحظ أن قيمة t تساوي (85.82)، وهو دلالة على أن درجة الموافقة عالية من أفراد العينة على هذا المحور، الذي يعكس أهم محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

**الجدول (5–8): تحليل البيانات المتعلقة بتقييم المحور الثالث**

| العبارات | المتوسط المرجح | الإنحراف المعياري | إختبارt | درجة الإحتمالية | درجة الإجابة |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. يتم تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وفق أطر قانونية. | 3.941 | 0.828 | 82.866 | 0.000 | عالية |
| 2. يحتاج تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل للموارد البشرية والمادية والتكنولوجية. | 3.894 | 0.885 | 76.584 | 0.000 | عالية |
| 3. أحد أهم محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل السياسات الضريبية. | 3.881 | 0.909 | 74.295 | 0.000 | عالية |
| 4. تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل يستند على مساهمة السياسات الإقتصادية والمالية. | 3.960 | 0.920 | 74.946 | 0.000 | عالية |
| 5. من بين العوامل المؤثرة على تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل المناخ الإستثماري. | 3.904 | 0.564 | 120.399 | 0.000 | عالية |
| الإجمالي | 23.9 | 0.82 | 285.8 | 0.00 | عالية |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج SPSS v 25 (n=303)

**المطلب الثاني: تحليل إستدلالي لمتغيرات الدراسة وإختبار الفرضيات**

**1. ثبات وصدق الاستبيان:**

تمّ التحقق من ثبات الإستبيان من خلال طريقة معامل ألفا كرونباخ، من خلال نتيجة الجدول، يتضح أن قيمة المعامل ألفا كرونباخ، ومعامل الموثوقية قد فاقت بكثير (0.7)، ممّا يدلّ على أن فقرات الإستبيان تتمتع بدرجة صدق وثبات عالية، فقيمة المعامل ألفا كرونباخ لجميع عبارة (0.703) وقيمة معامل الموثوقية لجميع عبارة (0.811)، أي أن كل فقرات مقاييس الدراسة ذات موثوقية وثبات عالي.

**الجدول رقم (5–9): نتائج اختبار ألفا كرونباخ لقياس الثبات الإجمالي للإستبيان.**

| عدد العبارات | ألفا كرونباخ(الثبات) | الموثوقية(الصدق) |
|---|---|---|
| 16 | 0 .703 | 0.811 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WARPPLS 5.0(n=303)

### 2. التحليل العاملي التوكيدي AFC:

تم إستخدام برنامج WarpPLS v5.0 في عملية التحليل العاملي التوكيدي AFC، وكانت النتائج كالآتي:

**الجدول (5–10): التحليل العاملي التوكيدي (AFC)**

| العبارات | | المساهمة | الشراكة | التمويل |
|---|---|---|---|---|
| المساهمة | X1 | (0.588) | – | – |
| | X2 | (0.737) | – | – |
| | X3 | (0.704) | – | – |
| | X4 | (0.653) | – | – |
| | X5 | (0.488) | – | – |
| الشراكة | Z1 | – | (0.554) | – |
| | Z2 | – | (0.731) | – |
| | Z3 | – | (0.693) | – |
| | Z4 | – | (0.590) | – |
| | Z5 | – | (0.624) | – |
| | Z6 | – | (0.785) | – |
| التمويل | Y1 | – | – | (0.667) |
| | Y2 | – | – | (0.701) |
| | Y3 | – | – | (0.693) |
| | Y4 | – | – | (0.713) |
| | Y5 | – | – | (0.697) |
| اختبار KMO | | 0.683 | 0.812 | 0.788 |
| العبارات المحذوفة | | العبارة رقم 5 المحور 1 | | |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0 (n=303) وبرنامج SPSS V 25

من خلال نتائج الجدول أعلاه، نلاحظ أن قيم العبارات المتبقية بعد عملية التحليل العاملي التوكيدي AFC، كلها تفوق القيمة (0.5)، ماعدا العبارة الخامسة من المحور الأول "مساهمة القطاع العام" أيضا إختبار مدى كفاية العينة لكل محور فاقت (0.5)، وكلها مؤشرات إحصائية جيدة لإستكمال بقية مراحل التحليل الإحصائي.

### 3. التقييم القياسي للنموذج البحثي الإنطباعي والتكويني

تم إستخدام نموذج المعادلات الهيكلية SEM، كأداة لإثبات أو رفض الفرضيات، كما قمنا بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0 في تركيب نموذج البيانات.

## 1- النتائج العامة لتحليل نموذج المعادلات الهيكلية (General SEM Analysis result)

**الجدول (5-11): صلاحية النموذج ومؤشرات الجودة(model fit and quality indices)**

| المؤشرات صلاحية، جودة ومطابقة النموذج | القيمة | معنوية القيم |
|---|---|---|
| متوسط معامل المسار (APC) | 0.445 | P<0.001 |
| متوسط $R^2$(ARS) | 0.729 | P<0.001 |
| متوسط $R^2$ المعدل(AARS) | 0.727 | P<0.001 |
| متوسط كتلة VIF (AVIF) | 2.549 | AVIF≤ 5 |
| متوسط VIF للعلاقة الخطية الكاملة | 3.013 | AFVIF≤ 5 |
| مؤشر GoF لـ Tenenhaus | 0.585 | GoF≥ 0.36 |
| نسبة التناقض الظاهري للنموذج لـ Sympson (SPR) | 1.000 | SPR≥0.7 |
| نسبة المساهمة لـ$R^2$ (RSCR) | 1.000 | RSCR≥0.9 |
| نسبة الإلغاء الإحصائية (SSR) | 1.000 | SSR≥0.7 |
| نسبة الإتجاه السببية لعدم الخطية المتغيرات(NLBCDR) | 1.000 | NLBCDR≥0.7 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=303)

من خلال الجدول، نلاحظ أنّ العشر إختبارات لقياس جودة المؤشرات، وصلاحية النموذج كلها قيم معنوية، إذ تسمح لنا هذه المؤشرات بتحليل نموذج الدراسة، وإختبار الفرضيات، وفق طريقة المعادلات الهيكلية (SEM).

## 2- معاملات المتغيرات الكامنة (Latent variable coefficients)

**الجدول (5-12): معاملات المتغيرات الكامنة**

| مؤشرات (LVC) | المساهمة | الشراكة | التمويل |
|---|---|---|---|
| الموثوقية المركبة Reliability | 0.783 | 0.826 | 0.823 |
| ألفا كرونباخ αCronbach's | 0.630 | 0.747 | 0.731 |
| متوسط التباين المستخرج (AVE) | 0.479 | 0.446 | 0.482 |
| متوسط(VIF) للعلاقة الخطية | 2.214 | 3.457 | 3.367 |
| $Q^2$ | - | - | 0.723 |

**المصدر**: من إعداد الباحث بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=303)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن معاملات ألفا كرونباخ (Alpha Cronbach's) تفوق (0.6)، وأن معاملات الموثوقية المركبة (Composite Reliability) تفوق (0.7)، كما نلاحظ أن معاملات متوسط التباين المستخرج (AVE) كلها تفوق (0.4)، وهي في المستوى المتوسط، إذ يفضل أن تكون أكبر من (0.5)، كما أن قيمة $Q^2$أكبر من (0)، فكل هذه القيم معنوية. أيضا متوسط(VIF) للعلاقة الخطية كلها أصغر من (5)، وهذا يدل على جودة متغيرات ونموذج الدراسة.

### 4. التقييم الهيكلي للنموذج البحثي:(Assessment of structural model)

**1- معامل التحديد (R-square):**

**الجدول (5-13): معامل التحديد (R-square)**

| معامل التحديد $R^2$ | |
|---|---|
| التمويل | 0.729 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول باستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=303)

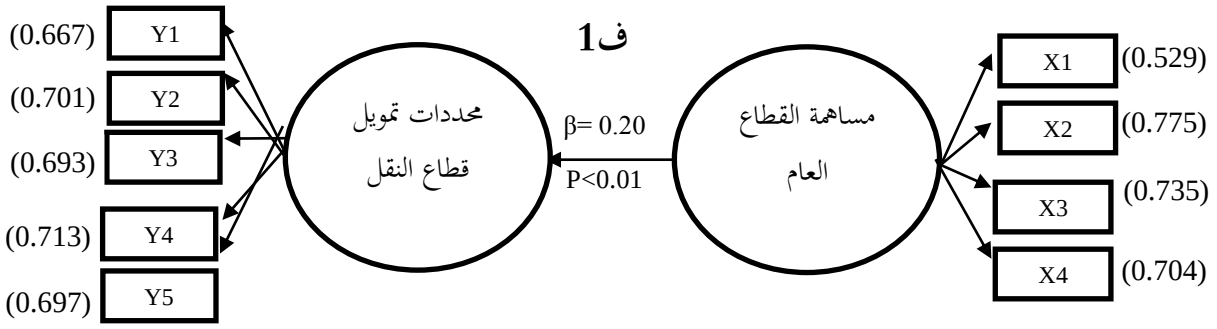
نلاحظ من الجدول أعلاه أن معامل التحديد الخاص بتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل يساوي 0.729، وهذا معناه أن المتغيرات المستقلة وهي (مساهمة القطاع العام ومساهمة الشراكة بين القطاعين)، تفسر 72.9% من التغيرات التي تحدث في المتغير التابع "تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل".

**2- إختبار الفرضيات:**

- **دراسة العلاقة بين مساهمة القطاع العام على تمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل**

أثبتت العديد من الأبحاث أن مساهمة القطاع العام له تأثير إيجابي على تمويل مشاريع لقطاع النقل، أهم هذه الدراسات: (Sharma & Bindal 2014)، (Skolov2012)، (صلاح 2014)، فحسب هذه الدراسات أنه هناك علاقة خطية إيجابية بين هذين المتغيرين.

**الشكل (5-8) النموذج الهيكلي للعلاقة بين مساهمة القطاع العام وتمويل مشاريع قطاع النقل**



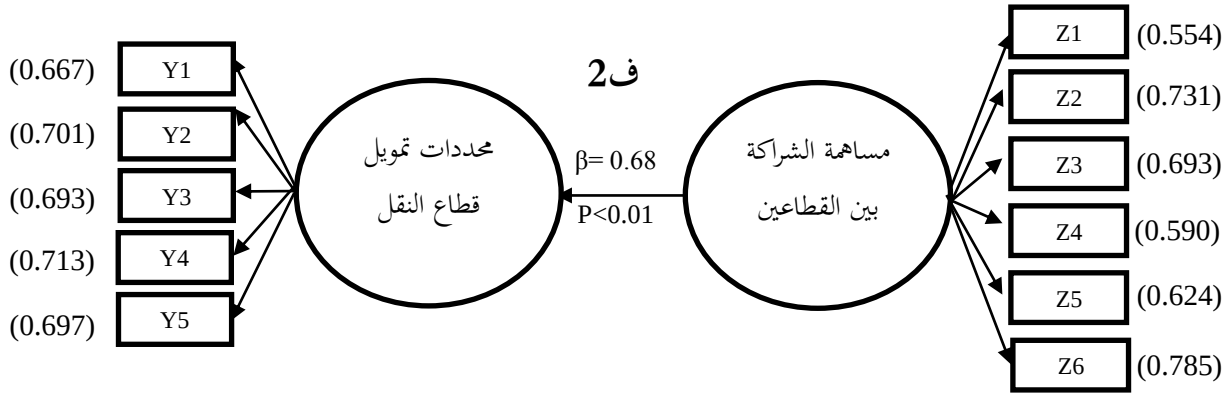

**المصدر**: تم إعداد الشكل باستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=303)

بعد القيام بنمذجة العلاقة الهيكلية لهذه الفرضية، نلاحظ أن قيمة βموجبة، كما أنها فاقت قيمة التأثير المعنوي والمقدرة ب (0.20)، كما أن مستوى المعنوية أقل من (0.01)، فكل هذه المؤشرات إيجابية، وتدل على صحة الفرضية القائلة بأن هناك علاقة إيجابية بين مساهمة القطاع العام وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

- **دراسة العلاقة بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص على تمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل:**

أثبتت العديد من الأبحاث أن مساهمة الشراكة بين القطاعين له تأثير إيجابي على تمويل مشاريع قطاع النقل، أهم هذه الدراسات: (أبو سريع2014)، (Ismail & Ajija 2013)، (Francesca leccis 2015)، فحسب هذه الدراسات أنه هناك علاقة خطية إيجابية بين هذين المتغيرين.

**الشكل (5–9) النموذج الهيكلي للعلاقة بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتمويل مشاريع قطاع النقل**




**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=303)

نلاحظ من الشكل أعلاه أن قيمة β موجبة، كما أنها فاقت قيمة التأثير المعنوي وقدرت ب (0.68)، كما أن مستوى المعنوية أقل من (0.01)، فكل هذه المؤشرات إيجابية، وتدل على صحة الفرضية القائلة بأن هناك علاقة إيجابية بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومحددات تمويل مشروعات قطاع النقل.

**المبحث الثالث: الإختبار النهائي لنموذج الدراسة القطاع الخاص**

يتم في هذا المبحث تناول أهم نتائج التحليل الوصفي للإستبيان، وتحليل العلاقات الهيكلية بين متغيرات الدراسة وإختبار صحة فرضيات البحث.

**المطلب الأول: تحليل البيانات ونتائج الدراسة تحليل وصفي لمتغيرات الدراسة**

تم إستخدام برنامج SPSS v 25، وبرنامج WarpPLS v5.0، في عملية التحليل لملائمة هذا البرنامج، في نمذجة المعادلات الهيكلة للعينة الكبيرة.

**1. تحليل البيانات الشخصية لأفراد العينة:**

تضمنت الدراسة الحالية خمسة متغيرات (05)، تصف خصائص عينة الدراسة، وفيما يلي إستعراض موجز لتوزيع أفراد العينة حسب الصفات الديمغرافية المدروسة، وإذ تكشف المعطيات الواردة في الجدول عن ذلك على النحو التالي:

**الجدول (5-14): البيانات الشخصية لأفراد العينة.**

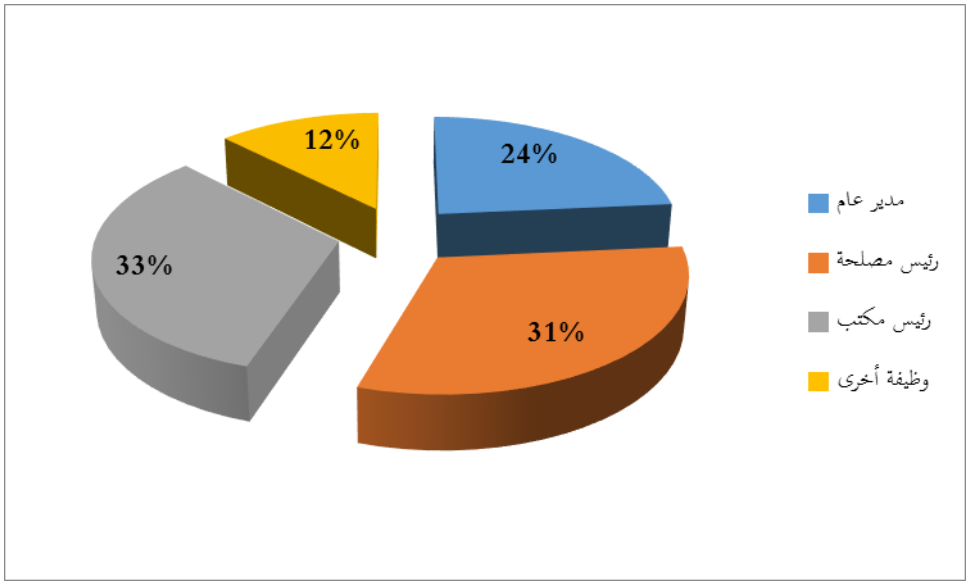
| المتغيرات الشخصية | | التكرارات | النسب المئوية |
|---|---|---|---|
| الوظيفة الإدارية | مدير عام | 36 | 23.5 |
| | رئيس مصلحة | 48 | 31.4 |
| | رئيس مكتب | 50 | 32.7 |
| | وظيفة أخرى | 19 | 12.4 |
| الولاية | الشلف | 39 | 25.5 |
| | تيسمسيلت | 35 | 22.9 |
| | غليزان | 46 | 30.1 |
| | عين الدفلى | 33 | 21.6 |
| نوع المشروع | نقل طرقي | 131 | 85.6 |
| | نقل بالسكك الحديدية | 9 | 5.9 |
| | نقل جوي مطار | 3 | 2.0 |
| | نقل بحري ميناء | 3 | 2.0 |
| | مشروع آخر | 7 | 4.6 |
| المؤهل العلمي | ليسانس | 78 | 51.0 |
| | ماستر | 30 | 19.6 |
| | ماجستير | 3 | 2.0 |
| | دكتوراه | 1 | .7 |
| | شهادة أخرى | 41 | 26.8 |
| الخبرة | 5- سنوات | 53 | 34.6 |
| | 5-10 سنة | 58 | 37.9 |
| | 10+ سنة | 42 | 27.5 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج SPSS v 25 (n=153)

**1. متغير الوظيفة الإدارية:**

يبين الجدول أعلاه(5-14) توزيع خصائص العينة محل الدراسة، حسب متغير الوظيفة الإدارية، حيث جاءت نسبة 24% مدراء عاملون، تليها نسبة 12% للوظائف أخرى، تليها نسبة 33% رؤساء مكاتب، و31% رؤساء مصلحة.

**الشكل (5–10): متغير الوظيفة الإدارية**

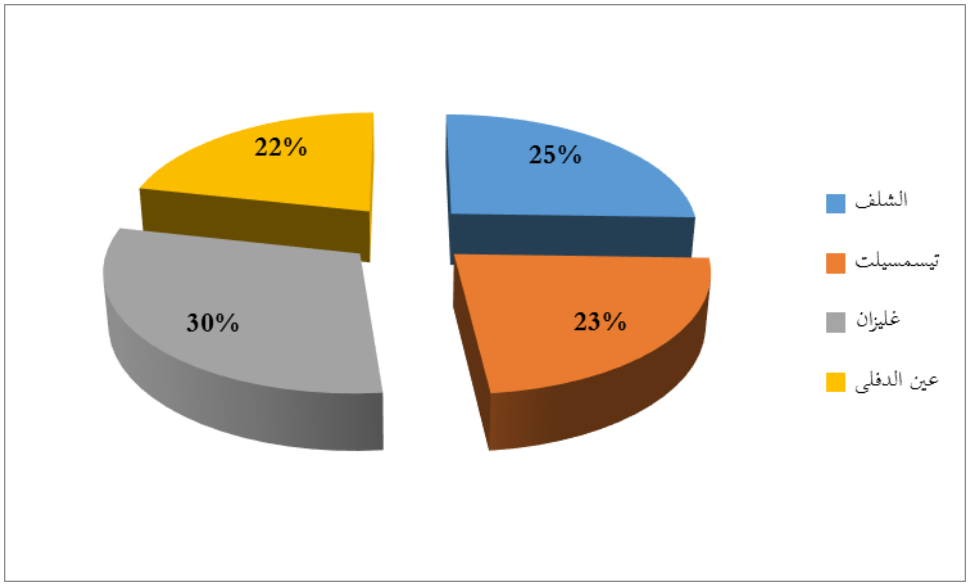



**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 153)

**2. متغير الولاية:**

كما بين الجدول (5–14) توزيع أفراد العينة حسب متغير الولاية، حيث جاءت أعلى نسبة 30% من أفراد العينة لولاية غليزان، تليها نسبة 26% من أفراد العينة من ولاية الشلف، تليها باقي الولايات على التوالي بالنسب 23% و22%، وهي ولاية تيسمسيلت وعين الدفلى.

**الشكل (5–11): متغير الولاية**

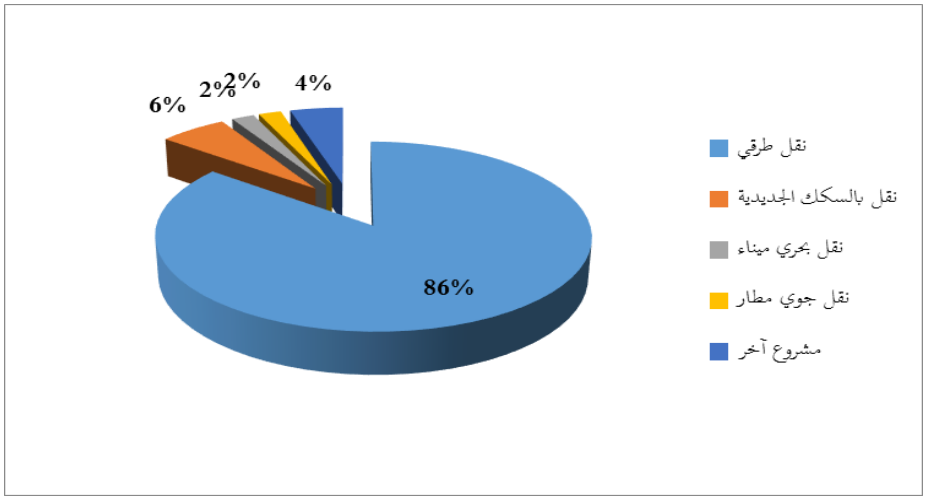



**المصدر**: تم إعداد الشكل باستخدام برنامج SPSS V25(n= 153)

### 3. متغير نوع المشروع

كما يوضح الجدول(5-14) توزيع خصائص العينة حسب متغير نوع المشروع، حيث كانت النسبة الأعلى للنقل الطرقي والمقدرة بـ 86%، تليها مشاريع نقل السكك الحديدية بنسبة 6%، تليها نسبة 4% مشاريع أخرى، 2% و2% لمشاريع النقل الجوي والبحري على التوالي.

**الشكل (5-12) متغير نوع المشروع**

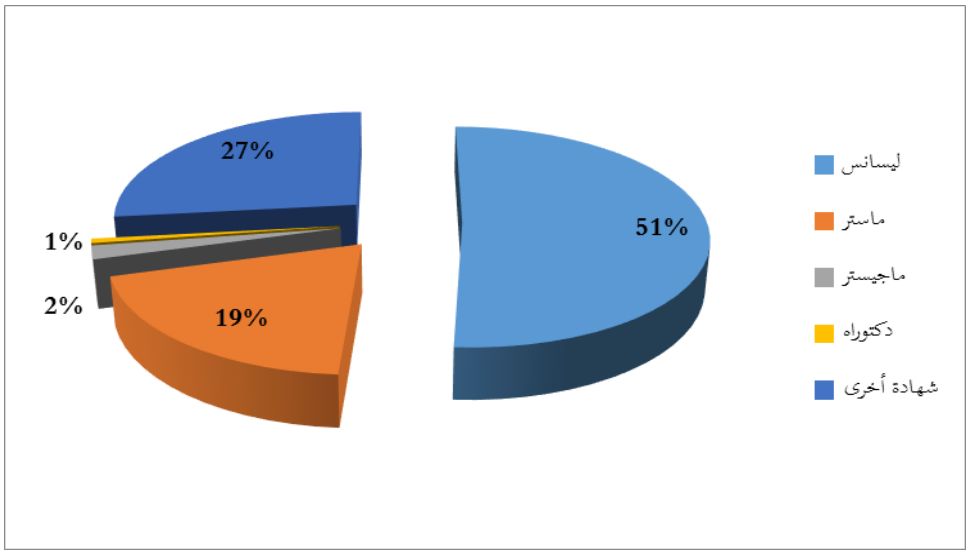



**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 153)

### 4. متغير المؤهل العلمية:

أيضا يوضح الجدول(5-14)، توزيع أفراد العينة حسب متغير المؤهل العلمية، حيث جاءت نسبة 51% لأفرد العينة متحصلين على شهادة ليسانس، تليها نسبة 27% لأفرد العينة متحصلين على شهادات أخرى، تليها حيث نسبة 19% لأفرد العينة متحصلين على شهادة ماستر، وفي الأخير نسبة 3% لأفرد العينة متحصلين على شهادة ماجستر ودكتوراه.

**الشكل (5-13): متغير المؤهل العلمي**

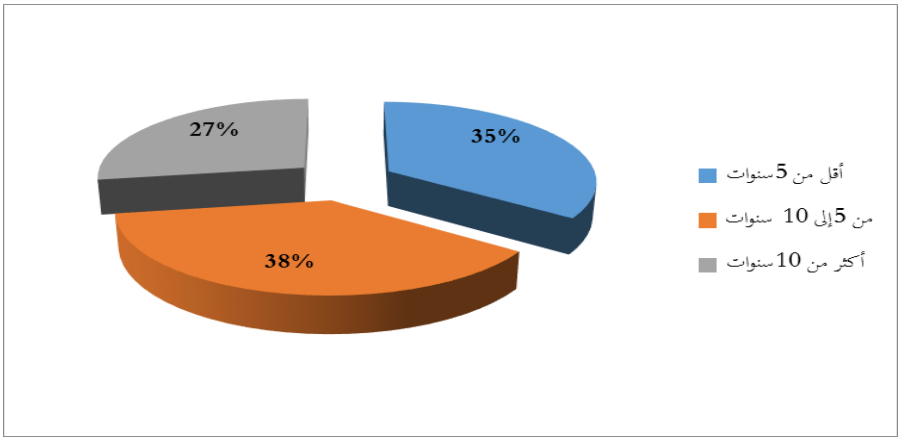



**المصدر**: من إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 153)

### 5. متغير الخبرة المهنية

كما يبن الجدول(5-14)، توزيع أفراد العينة حسب متغير الخبرة المهنية، حيث جاءت نسبة 35% لأفرد العينة الذين خبرتهم لأفرد العينة الذين خبرتهم أقل من 5 سنوات، ونسبة 38% لأفرد العينة الذين خبرتهم ما بين 5 إلى 10 سنة، ونسبة 27% لأفرد العينة الذين خبرتهم أكثر من 5 سنوات.

**الشكل (5-14): متغير الخبرة المهنية**




**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج SPSS V25(n= 153)

### 2. تحليل إتجاه الإجابات:

#### 1. محور مساهمة القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية:

يتكون هذا المقياس من 5 عبارة من الجدول أدناه، نلاحظ من خلال المتوسط المرجح للإجابات، لهذا المحور أنه يقدر ب (3.05)، وإنحرافها المعياري يقدر بـ (1.20) أي أقل من (3)، وتقترب من (0)، كما أن القيمة الإحتمالية (0.00)، وبالتالي يعتبر هذا المتوسط دال إحصائيا، كما نلاحظ أن قيمة t تساوي (31.93)، وهو دلالة على أن درجة الموافقة عالية من أفراد العينة على هذا المحور، الذي يعكس مدى مساهمة القطاع الخاص في تمويل مشاريع البنية التحتية.

**الجدول (5–15): تحليل البيانات المتعلقة بتقييم المحور الأول.**

| العبارات | المتوسط المرجح | الإنحراف المعياري | إختبارt | درجة الإحتمالية | درجة الإجابة |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. يهتم القطاع الخاص بتمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل أكثر من أي إستثمارات تشاركيه أخرى. | 2.673 | 1.307 | 25.299 | 0.000 | متوسطة |
| 2. يعمل القطاع الخاص على تدعيم إستثماره في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 3.294 | 1.376 | 29.613 | 0.000 | متوسطة |
| 3. يستفيد القطاع الخاص من سياسات مالية معتمدة من القطاع العام لتمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 3.176 | 1.125 | 34.938 | 0.000 | متوسطة |
| 4. تساعد التسهيلات الضريبية القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 2.987 | 1.181 | 31.286 | 0.000 | متوسطة |
| 5. تساهم القوانين الصادرة عن القطاع العام القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 3.137 | 1.007 | 38.538 | 0.000 | متوسطة |
| الإجمالي | 3.05 | 1.20 | 31.93 | 0.00 | متوسطة |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج SPSS v 25 (n=153)

**2. محور مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص:**

يتكون هذا المقياس من 6 عبارة، من الجدول أدناه نلاحظ من خلال المتوسط المرجح للإجابات لهذا المحور، أنه يقدر ب (3.06)، وإنحرافها المعياري يقدر بـ (0.81) أي أقل من (3)، وتقترب من (0)، كما أن القيمة الإحتمالية (0.00)، وبالتالي يعتبر هذا المتوسط دال إحصائيا، كما نلاحظ أن قيمة t تساوي (48.57)، وهو دلالة على أن درجة الموافقة متوسطة من أفراد العينة على هذا المحور، الذي يعكس مدى مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية.

**الجدول (5–16): تحليل البيانات المتعلقة بتقييم المحور الثاني.**

| العبارات | المتوسط المرجح | الإنحراف المعياري | إختبارt | درجة الإحتمالية | درجة الإجابة |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. يؤيد القطاع الخاص الشراكة مع القطاع العام في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل. | 3.222 | 1.102 | 36.182 | 0.000 | متوسطة |
| 2. تؤثر الإجراءات الإدارية لدراسة مشروعات البنية التحتية على نجاعة الشراكة بين القطاعين العام والخاص. | 3.634 | 1.050 | 42.819 | 0.000 | عالية |
| 3. يعد التوزيع الإقليمي غير المتوازن لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل إلى محدودية التمويل عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص. | 3.190 | 0.636 | 62.022 | 0.000 | متوسطة |
| 4. تعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص نموذجا مناسبا لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل. | 3.471 | 1.013 | 42.359 | 0.000 | عالية |
| 5. الشراكة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر تعاونية. | 1.634 | 0.483 | 41.820 | 0.000 | متوسطة |
| 6. الشراكة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر تعاقدية. | 3.235 | 0.604 | 66.209 | 0.000 | متوسطة |
| الإجمالي | 3.06 | 0.81 | 48.57 | 0.00 | متوسطة |

**المصدر**: تم إعداد الجدول باستخدام برنامج SPSS v 25 (n=153)

### 3. محور محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

يتكون هذا المقياس من 5 عبارة، من الجدول أدناه نلاحظ من خلال المتوسط المرجح للإجابات لهذا المحور أنه يقدر ب (3.45)، وإنحرافها المعياري يقدر بـ (0.92)، أي أقل من (3)، وتقترب من (0)، كما أن القيمة الإحتمالية (0.00)، وبالتالي يعتبر هذا المتوسط دال إحصائيا، كما نلاحظ أن قيمة t تساوي (46.98)، وهو دلالة على أن درجة الموافقة متوسطة من أفراد العينة على هذا المحور، الذي يعكس أهم محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

**الجدول (5–17): تحليل البيانات المتعلقة بتقييم المحور الثالث.**

| العبارات | المتوسط المرجح | الإنحراف المعياري | إختبارt | درجة الإحتمالية | درجة الإجابة |
|---|---|---|---|---|---|
| **1. يتم تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وفق أطر قانونية.** | 3.137 | 0.770 | 50.398 | 0.000 | متوسطة |
| **2. يحتاج تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل للموارد البشرية والمادية والتكنولوجية.** | 3.654 | 1.072 | 42.161 | 0.000 | عالية |
| **3. أحد أهم محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل السياسات الضريبية.** | 3.490 | 1.039 | 41.532 | 0.000 | عالية |
| **4. تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل يستند على مساهمة السياسات الإقتصادية والمالية.** | 3.163 | 0.884 | 44.239 | 0.000 | متوسطة |
| **5. من بين العوامل المؤثرة على تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل المناخ الإستثماري.** | 3.797 | 0.830 | 56.590 | 0.000 | عالية |
| **الإجمالي** | 3.45 | 0.92 | 46.98 | 0.00 | عالية |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج SPSS v 25 (n=153)

**المطلب الثاني: تحليل استدلالي لمتغيرات الدراسة واختبار الفرضيات**

**1. ثبات وصدق الاستبيان:**

تمّ التحقق من ثبات الإستبيان من خلال طريقة معامل ألفا كرونباخ، من خلال نتيجة الجدول، يتضح أن قيمة المعامل ألفا كرونباخ ومعامل الموثوقية قد فاقت بكثير (0.6)، ممّا يدلّ على أن فقرات الإستبيان تتمتع بدرجة صدق وثبات عالية، فقيمة المعامل ألفا كرونباخ لجميع عبارة (0.692)، وقيمة معامل الموثوقية لجميع عبارة (0.815)، أي أن كل فقرات مقاييس الدراسة ذات موثوقية وثبات عالي.

**الجدول (5–18) نتائج إختبار الفا كرونباخ لقياس الثبات الإجمالي للإستبيان.**

| عدد العبارات | ألفا كرونباخ(الثبات) | الموثوقية(الصدق) |
|---|---|---|
| **16** | 0.692 | 0.815 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WARPPLS 5.0(n=153)

### 2. التحليل العاملي التوكيدي AFC:

**الجدول (5–19): التحليل العاملي التوكيدي (AFC)**

| العبارات | | المساهمة | الشراكة | التمويل |
|---|---|---|---|---|
| المساهمة | **X1** | (0.725) | – | – |
| | **X2** | (0.475) | – | – |
| | **X3** | (0.353) | – | – |
| | **X4** | (0.635) | – | – |
| | **X5** | (0.758) | – | – |
| الشراكة | **Z1** | – | (0.653) | – |
| | **Z2** | – | (0.686) | – |
| | **Z3** | – | (0.858) | – |
| | **Z4** | – | (0.601) | – |
| | **Z5** | – | (0.613) | – |
| | **Z6** | – | (-0.076) | – |
| التمويل | **Y1** | – | – | (0.774) |
| | **Y2** | – | – | (0.793) |
| | **Y3** | – | – | (0.490) |
| | **Y4** | – | – | (0.620) |
| | **Y5** | – | – | (0.849) |
| إختبار **KMO** | | 0.545 | 0.657 | 0.628 |
| **العبارات المحذوفة** | | العبارة 2 و3 من المحور 1 والعبارة 6 من المحور 2 | | |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0 (n=153) وبرنامج SPSS V 25

من خلال نتائج الجدول أعلاه، نلاحظ أن قيم العبارات المتبقية بعد عملية التحليل العاملي التوكيدي AFC، كلها تفوق القيمة (0.5) عدا العبارتين الثانية والثالثة من المحور الأول "مساهمة القطاع الخاص" والعبارة السادسة من المحور الثاني "الشركة بين القطاعين"، أيضا إختبار مدى كفاية العينة لكل محور فاقت (0.5)، وكلها مؤشرات إحصائية جيدة لإستكمال بقية مراحل التحليل الإحصائي.

### 3. التقييم القياسي للنموذج البحثي الانطباعي والتكويني

تم إستخدام نموذج المعادلات الهيكلية SEM، كأداة لإثبات أو رفض الفرضيات، كما تم إستخدام برنامج WarpPLS v5.0 في تركيب نموذج البيانات.

## 1- النتائج العامة لتحليل نموذج المعادلات الهيكلية (General SEM Analysis result)

**الجدول (5-20): صلاحية النموذج ومؤشرات الجودة(model fit and quality indices)**

| المؤشرات صلاحية، جودة ومطابقة النموذج | القيمة | معنوية القيم |
|---|---|---|
| متوسط معامل المسار (APC) | 0.484 | P<0.001 |
| متوسط $R^2$(ARS) | 0.796 | P<0.001 |
| متوسط $R^2$ المعدل(AARS) | 0.793 | P<0.001 |
| متوسط كتلة VIF (AVIF) | 1.319 | AVIF≤ 5 |
| متوسط VIF للعلاقة الخطية الكاملة | 3.555 | AFVIF≤ 5 |
| مؤشر GoF لـ Tenenhaus | 0.644 | GoF≥ 0.36 |
| نسبة التناقض الظاهري للنموذج لـ Sympson (SPR) | 1.000 | SPR≥0.7 |
| نسبة المساهمة لـ$R^2$ (RSCR) | 1.000 | RSCR≥0.9 |
| نسبة الإلغاء الإحصائية (SSR) | 1.000 | SSR≥0.7 |
| نسبة الاتجاه السببية لعدم الخطية المتغيرات(NLBCDR) | 1.000 | NLBCDR≥0.7 |

**المصدر**: من إعداد الجدول بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=153)

من خلال الجدول نلاحظ أنّ العشر إختبارات لقياس جودة المؤشرات، وصلاحية النموذج كلها قيم معنوية، إذ تسمح لنا هذه المؤشرات بتحليل نموذج الدراسة، وإختبار الفرضيات وفق طريقة المعادلات الهيكلية (SEM).

## 2- معاملات المتغيرات الكامنة (Latent variable coefficients)

**الجدول رقم (5-21): معاملات المتغيرات الكامنة**

| مؤشرات (LVC) | المساهمة | الشراكة | التمويل |
|---|---|---|---|
| الموثوقية المركبة Reliability | 0.793 | 0.816 | 0.837 |
| ألفا كرونباخ αCronbach's | 0.606 | 0.715 | 0.754 |
| متوسط التباين المستخرج (AVE) | 0.575 | 0.474 | 0.515 |
| (VIF) | 1.452 | 4.315 | 4.898 |
| $Q^2$ | - | - | 0.797 |

**المصدر**: من إعداد الباحث بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=153)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن معاملات ألفا كرونباخ (Alpha Cronbach's) تفوق (0.6)، وأن معاملات الموثوقية المركبة (Composite Reliability) تفوق (0.7)، كما نلاحظ أن معاملات متوسط التباين المستخرج (AVE) كلها تفوق (0.5)، وهي في المستوى الجيد ماعدا متغير الشراكة كان أكبر من (0.4)، وهو في المستوى المتوسط، كما أن قيمة $Q^2$أكبر من (0)، فكل هذه القيم معنوية. أيضا متوسط(VIF) للعلاقة الخطية كلها أصغر من (5)، وهذا يدل على جودة متغيرات ونموذج الدراسة.

**4. التقييم الهيكلي للنموذج البحثي:**

1. **معامل التحديد (R-square):**

**الجدول رقم (5-22) معامل التحديد (R-square)**

| معامل التحديد $R^2$ | |
|---|---|
| 0.796 | محددات التمويل |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=153)

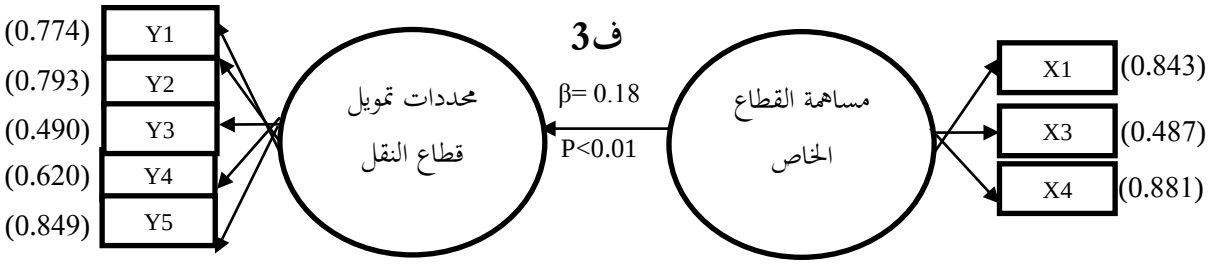
نلاحظ من الجدول أعلاه أن معامل التحديد الخاص بتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل يساوي 0.796، وهذا معناه أن المتغيرات المستقلة وهي (مساهمة القطاع الخاص ومساهمة الشراكة بين القطاعين) تفسر 79.6% من التغيرات التي تحدث في المتغير التابع "تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل".

2. **إختبار الفرضيات:**

- **دراسة العلاقة بين مساهمة القطاع الخاص على تمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل**

أثبتت العديد من الأبحاث أن لمساهمة القطاع الخاص تأثير ايجابي على تمويل مشاريع قطاع النقل، أهم هذه الدراسات: (عبد اللطيف 2002)، (دليل 2017)، (حمونة 2017)، فحسب هذه الدراسات أنه هناك علاقة خطية إيجابية بين هذين المتغيرين.

**الشكل رقم (5-15) النموذج الهيكلي للعلاقة بين مساهمة القطاع الخاص وتمويل مشروعات قطاع النقل**



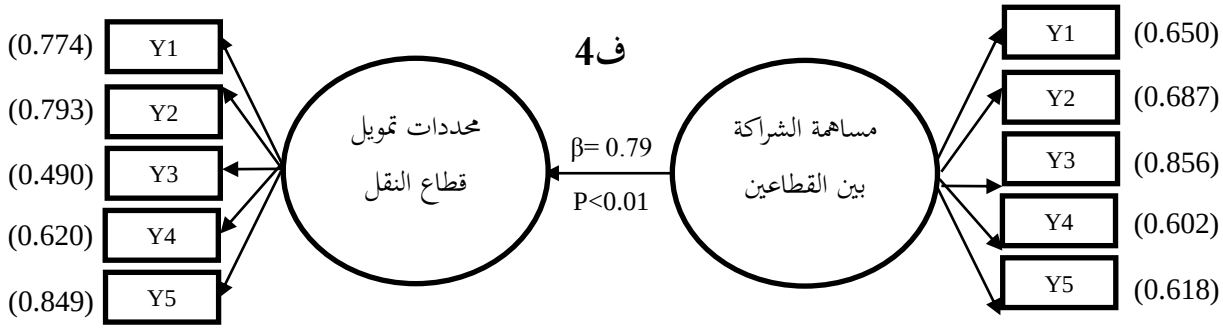

**المصدر**: من إعداد الباحث بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=153)

بعد قيامنا بنمذجة العلاقة الهيكلية لهذه الفرضية، نلاحظ أن قيمة βموجبة كما أنها فاقت قيمة التأثير المعنوي، والمقدرة ب (0.18)، كما أن مستوى المعنوية أقل من (0.01)، فكل هذه المؤشرات إيجابية، وتدل على صحة الفرضية القائلة بأن هناك علاقة إيجابية بين مساهمة القطاع الخاص وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

- **دراسة بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل:**

أثبتت العديد من الأبحاث أن مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص له تأثير إيجابي على تمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل، أهم هذه الدراسات: (فريحات 2013)، ( Buertey & Asare) (Robert & others 2014) ، فحسب هذه الدراسات أنه هناك علاقة خطية إيجابية بين هذين المتغيرين.

**الشكل (5–16): النموذج الهيكلي للعلاقة بين مساهمة الشراكة بين القطاعين وتمويل مشاريع قطاع النقل**




**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0(n=153)

نلاحظ من الشكل أعلاه أن قيمة β موجبة كما أنها فاقت قيمة التأثير المعنوي قدرت ب (0.79)، كما أن مستوى المعنوية أقل من (0.01) فكل هذه المؤشرات إيجابية وتدل على صحة الفرضية القائلة بأن هناك علاقة إيجابية بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومحددات تمويل مشروعات قطاع النقل.

**المبحث الرابع: مقارنة النتائج بين القطاع العام والقطاع الخاص**

بعد عرض الإطار العملي للدراسة، وتحديد نموذج الدراسة والإختبار النهائي لنموذج القطاع العام ونموذج القطاع الخاص، يتم من خلال هذا المبحث، مقارنة نتائج النموذجين، بهدف إستخلاص إختبار الفرضيات، وتحديد النتائج النهائية للدراسة التطبيقية كما يلي:

**المطلب الأول: مقارنة نتائج التقييم القياسي للنموذج البحثي والتكويني للقطاعين العام والخاص**

**1. النتائج العامة لتحليل نموذج المعادلات الهيكلية:**

**الجدول (5–23): صلاحية النموذج ومؤشرات الجودة**

| المؤشرات صلاحية، جودة ومطابقة النموذج | القطاع العام | القطاع الخاص | معنوية القيم |
|---|---|---|---|
| متوسط معامل المسار (**APC**) | 0.445 | 0.484 | P<0.001 |
| متوسط $R^2$(**ARS**) | 0.729 | 0.796 | P<0.001 |
| متوسط $R^2$ المعدل(**AARS**) | 0.727 | 0.793 | P<0.001 |
| متوسط كتلة **VIF** (**AVIF**) | 2.549 | 1.319 | AVIF≤ 5 |
| متوسط **VIF** للعلاقة الخطية الكاملة | 3.013 | 3.555 | AFVIF≤ 5 |
| مؤشر **GoF** لـ **Tenenhaus** | 0.585 | 0.644 | GoF≥ 0.36 |
| نسبة التناقض الظاهري للنموذج لـ **Sympson** (**SPR**) | 1.000 | 1.000 | SPR≥0.7 |
| نسبة المساهمة لـ$R^2$ (**RSCR**) | 1.000 | 1.000 | RSCR≥0.9 |
| نسبة الإلغاء الإحصائية (**SSR**) | 1.000 | 1.000 | SSR≥0.7 |
| نسبة الإتجاه السببية لعدم الخطية المتغيرات(**NLBCDR**) | 1.000 | 1.000 | NLBCDR≥0.7 |

**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0

من خلال الجدول نلاحظ أنّ العشر إختبارات لقياس جودة المؤشرات وصلاحية النموذج للقطاع العام والخاص، كلها قيم معنوية.

**2. معاملات المتغيرات الكامنة:**

**الجدول (5-24): معاملات المتغيرات الكامنة**

| مؤشر ات (LVC) | القطاع العام (n=303) | | | القطاع الخاص(n=153) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | المساهمة | الشراكة | التمويل | المساهمة | الشراكة | التمويل |
| الموثوقية المركبة Reliability | 0.783 | 0.826 | 0.823 | 0.793 | 0.816 | 0.837 |
| ألفا كرونباخ αCronbach's | 0.630 | 0.747 | 0.731 | 0.606 | 0.715 | 0.754 |
| متوسط التباين المستخرج (AVE) | 0.479 | 0.446 | 0.482 | 0.575 | 0.474 | 0.515 |
| (VIF) | 2.214 | 3.457 | 3.367 | 1.452 | 4.315 | 4.898 |
| $Q^2$ | - | - | 0.723 | - | - | 0.797 |

**المصدر**: تم إعداد الشكل بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0

نلاحظ من الجدول أعلاه أن معاملات ألفا كرونباخ (Alpha Cronbach's) تفوق (0.6)، وأن معاملات الموثوقية المركبة (Composite Reliability) تفوق (0.7)، كما نلاحظ أن معاملات متوسط التباين المستخرج (AVE) كلها تفوق (0.4) وهي في المستوى المتوسط، إذ يفضل أن تكون أكبر من (0.5)، كما أن قيمة $Q^2$أكبر من (0)، فكل هذه القيم معنوية، أيضا متوسط(VIF) للعلاقة الخطية كلها أصغر من (5)، وهذا يدل على جودة متغيرات ونموذج الدراسة للقطاعين العام والخاص، إلا أن جودة نموذج القطاع الخاص أحسن بقليل مقارنة مع جودة نموذج العام أنظر الجدول (5-21).

**المطلب الثاني: مقارنة نتائج التقييم الهيكلي للنموذج البحثي**

**1. معامل التحديد (R-square):**

**الجدول رقم (5-25) معامل التحديد (R-square)**

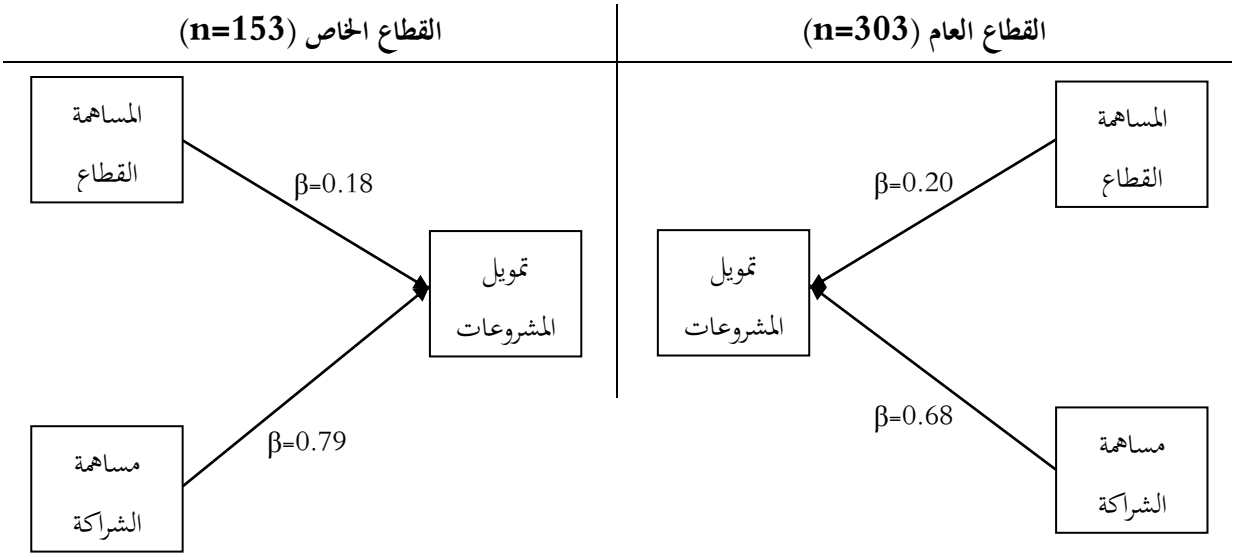
| معامل التحديد $R^2$ | | |
|---|---|---|
| القطاع العام | محددات التمويل | 0.729 |
| القطاع الخاص | محددات التمويل | 0.796 |

**المصدر**: تم إعداد الجدول بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0

نلاحظ من الجدول أعلاه أن معامل التحديد الخاص بتمويل مشروعات البنية التحتية للقطاع العام والخاص جيد، إذ يساوي على التوالي 0.729 و0.796، وهذا معناه أن المتغيرات المستقلة للقطاعين وهي (مساهمة القطاع العام والخاص ومساهمة الشراكة بين القطاعين)، مفسر وبشكل جيد للمتغير التابع "تمويل مشروعات قطاع النقل" إلا أن قيمة معامل التحديد للقطاع الخاص، أكبر بقليل من قيمة معامل التحديد للقطاع العام.

**2. مقارنة نتائج النموذجين:**

**الشكل (5–17): مقارنة بين نتائج القطاع العام والخاص**




**المصدر**: تم إعداد الشكل باستخدام برنامج WarpPLS v5.0

نلاحظ أن قيمة βموجبة للعلاقة بين مساهمة كل قطاع عام وخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية الخاصة بقطاع النقل، والمقدرة على التوالي بـ (0.20) و(0.18)، كما أن مستوى المعنوية أقل من (0.01)، إلا أنه نلاحظ أن القطاع العام أكثر إسهاما مقارنة بالقطاع الخاص ولو بقيمة قليلة.

أيضا نلاحظ من الشكل أعلاه أن قيمة βموجبة بين رؤية كل قطاع للعلاقة بين مساهمة الشراكة بين القطاعين في تمويل مشروعات البنية التحتية الخاصة بقطاع النقل والمقدرة على التوالي بـ (0.68) و(0.79)، كما أن مستوى المعنوية أقل من (0.01) إلا أنه نلاحظ أن القطاع الخاص يرى أن الشراكة بين القطاع العام والخاص تساهم في تمويل مشروعات البنية التحتية الخاصة بقطاع النقل مقارنة بالقطاع العام بقيمة أكبر.

**3. ملخص إختبار الفرضيات**

**الجدول رقم (5–26): ملخص اختبار الفرضيات**

| الفرضية | المتغير المستقل | المتغير التابع | مستوى العلاقة | قيمة P | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ف1** | مساهمة القطاع العام | تمويل مشروعات قطاع النقل | 0.20 | P<0.01 | مقبولة |
| **ف2** | مساهمة الشراكة بين القطاعين | تمويل مشروعات قطاع النقل | 0.79 | P<0.01 | مقبولة |
| **ف3** | مساهمة القطاع الخاص | تمويل مشروعات قطاع النقل | 0.18 | P<0.01 | مقبولة |
| **ف4** | مساهمة الشراكة بين القطاعين | تمويل مشروعات قطاع النقل | 0.68 | P<0.01 | مقبولة |

**المصدر**: من إعداد الباحث بإستخدام برنامج WarpPLS v5.0

**خلاصة الفصل الخامس:**

تم من خلال الدراسة الميدانية اختيار عينيتين مختلفتين العينة الأولى ممثلة للقطاع العام وشملت وزارة الاشغال العمومية والنقل بالجزائر وأربعة مديريات فلرعية لها بولايات مختلفة، بالإضافة الى مؤسسة كوسيدار مختصة في أشغال بناء وإنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بولاية عين الدفلى، والعينة الثانية الممثلة للقطاع الخاص عبارة عن مقاولات وشركات خاصة بالأشغال العمومية مكلفة بإنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بولايات الشلف، تيسمسيلت ، عين الدفلى، غليزان، وذلك من أجل قياس مدى مساهمة كلا من القطاعين في عمليات تمويل تأسيس البنية التحتية لقطاع النقل، بحيث تم توزيع استمارة استبيان لكل قطاع على حدى شملت محورا وصفيا متعلق بالبيانات الشخصية لكلا القطاعين، وتم دراسة محاور الاستبيان وذلك بتحليل اتجاه الإجابات من خلال استخدام حزمة برنامج التحليل الاحصائي SPSS VERSION 25 واستخدام **برنامج WarpPLS v5.0** وذلك بتحديد مقياس المتوسط المرجح والانجراف المعياري واختبارt وذلك لتحديد الدرجة الإحصائية لتحديد اتجاه أفراد العينة، وبعدها تم التطرق لعملية التحليل الاستدلالي لمتغيرات الدراسة واختبار الفرضيات لكلا القطاعين على حدى؛

وبعد دراسة صدق وثبات الإستبيان تم تسجيل درجة موثوقية عالية حيث كانت قيمة الفا كرومباخ للاستبيان الخاص بالقطاع العام و الإستبيان المقدم للقطاع الخاص كانت مناسبة، ثم تم اعتماد التحليل العاملي التوكيدي لاختبار مدى كفاية العينة لكل محور حيث كانت قيمته تفوق 0،5 لكل محور في كلا القطاعين العام والخاص، وهي دلالة على التحليل الجيد ومن ثم الإستمرار من خلال التقييم القياسي للنموذج البحثي الإنطباعي والتكويني، وذلك بإستخدام نموذج المعادلات الهيكلية بغرض إختبار الفرضيات، وهذا بإثباتها أو رفضها باستخدام برنامج WarpPLS v5.0 في تركيب نموذج البيانات وبينت العشر اختبارات لقياس جودة المؤشرات وصلاحية النموذج أنها قيم معنوية، إذ تسمح لنا هذه المؤشرات بتحليل نموذج الدراسة وإختبار الفرضيات وفق طريقة المعادلات الهيكلية (SEM)، وبعد اختبار الفرضيات تم إستنتاج ما يلي:

-هناك علاقة ايجابية مساهمة القطاع العام وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

-هناك علاقة ايجابية بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومحددات تمويل مشروعات قطاع النقل؛

-هناك علاقة ايجابية مساهمة القطاع الخاص وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-هناك علاقة ايجابية بين مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومحددات تمويل مشروعات قطاع النقل.

وبعد المقارنة بين نتائج القطاعين العام والخاص تبين أن جودة نموذج القطاع الخاص أحسن بقليل مقارنة مع جودة نموذج العام، وأن القطاع العام أكثر إسهاما مقارنة بالقطاع الخاص ولو بقيمة قليل، كما تبين أن القطاع الخاص يرى أن الشراكة بين القطاع العام والخاص تساهم في تمويل مشروعات البنية التحتية الخاصة بقطاع النقل مقارنة بالقطاع العام بقيمة أكبر.