

خاتمة عامة

يتبين من خلال ما تقدم عرضه ضمن هذه الدراسة مدى مساهمة كلا من القطاعين العام والخاص في عمليات تمويل وتأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من خلال تطبيق نظام الشراكة، بحيث تم استطلاع رأي عينتين من القطاع العام والقطاع الخاص، ورؤية القطاعين في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل عن طريق الشراكة بين القطاعين بحيث يظل القطاع العام الحكومي طرفا فعالا ورئيسيا في عقود الشراكة من حيث الدعم المالي للمشروعات؛

كما أن للقطاع الخاص أهمية في الشراكة خاصة من حيث التكنولوجيا العالية والخبرات التقنية التي يكتسبها، لذلك كان من الجدير أن يتشارك القطاعين في أشغال إنجاز مشروعات البنية التحتية،

يعد تبني خيار الشراكة بين القطاعين العام والخاص في حالة الجزائر؛ مبدأ اقتصادي لتطوير البنية التحتية للقطاعات الاقتصادية والاجتماعية والتي تساهم في ترقية الخدمات كقطاع النقل، باعتبار القطاع الخاص شريك أساسي؛ وداعم لتحقيق التنمية الاقتصادية المنشودة، كما تعتبر المبادرات والمقاربات الحكومية المطروحة في ظل التوجه نحو تبني نموذج اقتصادي جديد قائم على تنوع الإيرادات الحكومية خارج قطاع المحروقات من المقومات والدعائم الأساسية؛ للتوجه نحو تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ ولا يتأتى ذلك إلا بإعادة صياغة الاطار التشريعي والقانوني والمؤسسي لتنظيم وسير القطاع الخاص؛ وتوجهه نحو الشراكة مع الحكومة بتطبيق المبادرات والاليات الممكنة لإدماج المؤسسات والمقاولات المحلية الخاصة في عمليات تمويل تأسيس وإنشاء مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ على اعتبار أن القطاع يعاني من البيروقراطية في عمليات إنجاز المشاريع والسيطرة الحكومية على أغلب المشروعات؛

وتعد عملية تهيئة المناخ الإستثماري وبيئة الاعمال الاقتصادية من العوامل التي تساهم في تبني أسلوب الشراكة من خلال تقديم الحوافز والتسهيلات للقطاع الخاص؛ التي تكون عاملا جذاذا لدخول القطاع الخاص في مبادرات الشراكة مع القطاع الحكومي، مع إعادة هيكلة المؤسسات العمومية الكبرى بما يتوافق والظروف المالية للبلد؛

بالإضافة إلى تدعيم المؤسسات والمقاولات الخاصة بالأشغال العمومية في مجال التكوين والبحث العلمي؛ بالإستعانة بالشركاء الأجانب فيما يتعلق بإكتساب الخبرات والتكنولوجيا المتطورة؛ وتنظيم ندوات وطنية ودولية لتحديد العوائق التي تحد من مشاركة القطاع الخاص، والسبل الكفيلة والضرورية لتسهيل دخوله في شراكات حكومية؛ من أجل المساهمة في تمويل مشروعات البنية التحتية، وبالتالي تطوير المنشآت والهيكل القاعدية التي تساهم بدورها في خلق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة.

وبهدف تعزيز هذه الدراسة تم التوصل إلى مجموعة من النتائج تخص الجانب النظري؛ والتطبيقي، من أجل إقتراح سلسلة من التوصيات والإقتراحات والتي تخص القطاع العام والقطاع الخاص؛ ليتم في الأخير طرح آفاق لدراسات تتقاطع؛ والدراسة الحالية كما يلي:

I. النتائج

من خلال هذه الدراسة تم الوصول الى جانبين أساسيين من النتائج؛ وهي جزء من الجانب النظري؛ والجزء الآخر خاص بالجانب التطبيقي، وسيتم التفصيل فيهما على النحو التالي:

1. نتائج الجانب النظري: لقد تم إستخلاص مجموعة من النتائج من الجانب النظري وهي:

- يشمل الإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص على المزج والجمع بين خصائص ودور القطاعين العام والخاص؛ والمساهمة في تمويل تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وذلك بالأخذ بعين الاعتبار الأبعاد الاقتصادية والسياسية والاجتماعية وحتى الثقافية والبيئية للبلد الذي تقام فيه هذا النوع من الأنظمة لتطوير الإقتصاد عموماً؛
- تخفيف الأعباء المالية المرتفعة لإنجاز مشروعات البنية التحتية تعد الدافع الرئيسي لتوجه حكومات الدول نحو تطبيق الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وإكتساب الخبرات الفنية والتقنية والتكنولوجية من القطاع الخاص من مزايا الشراكة؛
- يعتبر عدم وجود إطار قانوني خاص يؤسس وينظم عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص عموماً، وفي تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل خاصة من العراقيل التي تؤدي لفشل مشروعات الشراكة؛
- تصادف صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص مجموعة من النقائص؛ وبذلك تنجر عنها بعض المخاطر المتنوعة، وذلك ما يقلل من منافع الشراكة بين القطاعين العام والخاص وعوامل نجاحها؛
- تتعدد وتنوع أساليب وأشكال الشراكة بين القطاعين العام والخاص منها ما يكون بطريقة تعاونية، ومنها ما يكون بطريقة تعاقدية كصيغة الإمتياز والإيجار؛
- تعتبر عقود البوت البناء والتحويل ونقل الملكية من أهم أنواع الشراكة بين القطاعين العام والخاص نظراً للمزايا التي أثبتت نجاحتها في كثير من الدول على غرار تطبيقها في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، كما توجد لعقد البوت عدة صور تختلف بطبيعة الإستثمارات، كما يتم تسجيل بعض النقائص والتي تعيق عملية تطبيق عقود البوت؛
- تتطلب إقامة وإنشاء البنية التحتية للطرق ضخ إستثمارات ضخمة للقيام بمتطلبات أعمال الصيانة، وإدارة الطرق لأعمال تقديم الخدمات وسائل النقل، لذلك لا يستطيع القطاع الحكومي تلبية ذلك لوحده فيلجأ إلى الشراكة مع القطاع الخاص وفق أساليب تناسب مشروعات الطرق، كنظام البوت الذي ثبت ملائمته لهذه المشاريع في كثير من دول العالم، وهو الامر نفسه لمشروعات البنية التحتية لخطوط السكة الحديدية؛
- تعتبر الموانئ البحرية من أهم الهياكل القاعدية والبنى التحتية، والتي تشكل قطاع النقل البحري، وتوجد بها هياكل قاعدية أخرى فرعية كالأرصفت والمرافئ الصيدية، بالإضافة الى إرتباطها بخطوط السكك الحديدية، وشبكات الطرق السريعة لتسهيل تنقل البضائع والأفراد من الميناء إلى باقي المناطق الأخرى، ونظراً لذلك يشترك في تمويل تأسيسها القطاع الخاص باتخاذ العديد من أساليب الشراكة

بين القطاعين العام والخاص والتي تناسب تمويل هذه المشروعات، وهي التعاقدات الخارجية عن طريق عقود الإمتياز، عقود الإدارة، عقود تأجير معدات، التعاقد من الباطن، إعادة الهيكلة، الخصخصة الجزئية، و الخصخصة الكلية؛

-تشكل البنية التحتية لقطاع النقل الجوي من المطارات وكل ما تحتويه من هياكل قاعدية تساهم أساسا في تقديم خدمات الطائرات، ويتعاون القطاعين العام والخاص في تمويل وتأسيس البنية التحتية للمطارات، من خلال أساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص الملائمة في هذه المشروعات وتمثل أساسا في الشراكة الكلية للمطارات التابعة للقطاع الخاص، أو الشراكة الجزئية وفق أحد الأساليب الثلاثة: عقود التزام، الشراكة الاستراتيجية، عقود الإدارة، وذلك بغرض تحقيق الأهداف الأساسية من إنجاز المطارات؛

-يترتب على نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص آثار إقتصادية ومالية تتمثل في تحقيق الكفاءة الإقتصادية والفعالية، ونموها بدرجة عالية بفعل قدرتها على خلق حيز مالي ملائم، وبالتالي عدم زيادة أعباء الضرائب، وتحول المخاطر إلى القطاع الخاص، وهو ما يميز عقود الشراكة، إلا في حالة المشكلات الإقتصادية الكبرى لإرتفاع معدل التضخم وإنخفاض قيمة العملة وهنا يتحملها القطاع العام؛

-تتحقق الكفاءة من خلال قدرة القطاع الخاص على القيام بالعمل بالشكل المطلوب وبالمدخلات المتاحة، وتمتد الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتشمل تحقيق الكفاءة والفعالية، وذلك بالمساهمة في تحقيق المنافع والفوائد التي تدفع بتطوير البنية التحتية، بمعنى أن الفعالية تشمل جميع الفوائد التي تم تحقيقها إضافة إلى بناء المشروع نفسه؛

-يتضمن المفهوم الشامل لتمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل؛ ماهية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، والتي على أساسها تم تحديد مفهوم البنية التحتية على أنه يتضمن كل من القواعد الأساسية والهياكل القاعدية لقطاعات النشاط الإقتصادي والإجتماعي والخدمات؛

-تتميز مشروعات البنية التحتية بمجموعة من الخصائص أهمها طول عمرها الإنتاجي، وذلك بتوفير عوائد يميزها الإستقرار النسبي؛ -يعد الإستثمار في البنى التحتية بديلا عن السندات، وبالتالي تظهر الأهمية البارزة لمشروعات البنية التحتية على جميع المستويات والقطاعات المختلفة، ليتم الإستثمار فيها وفقا لمعايير وأسس ملائمة، وبالتالي يوفر جملة من الفوائد تعود بالإيجاب على إقتصاد البلد المستثمر فيه كزيادة معدلات التشغيل، و مستويات الطلب الكلي، الناتج المحلي الإجمالي، والتقليل من حجم البطالة؛ كما يمكن أن ينجر عنه بعض المخاطر، والتي من شأنها أن تعود بالسلب على إقتصاد البلد المستثمر فيه كتعرضها للفساد، وتحديد المشروع بصورة خاطئة، وإفتقارها لدراسة الجدوى الإقتصادية الجدية، كما توجد سلسلة من العوامل يؤدي التركيز الجدي على تطبيقها إلى الاختيار المناسب لمشروعات البنى التحتية، وتؤدي النفقات التطويرية دورا هاما بفعل المساهمة الفعالة في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية؛

-يتحدد مفهوم البنية التحتية من خلال نوع القطاع الذي يتم مباشرة الإستثمار فيه، فنجد مشروعات البنية التحتية الإقتصادية كالطاقة والنقل، ومشروعات البنية التحتية الإجتماعية كالصحة والتعليم، وتتميز مشروعات البنية التحتية بأنها إستثمارات ثابتة، ضخمة مع طول (أو قصر) فترات الإسترداد أي تشبه السلع العامة، وهي غير حصرية ومتوفرة للجميع، وتعرض للفساد والتغيرات السياسية، ولها أهمية إقتصادية كبيرة، خاصة من حيث الخدمات التي تتولد عنها؛ والتي تساهم بنسبة كبيرة في تحريك عجلة التنمية؛ ويستفيد منها باقي القطاعات الإقتصادية؛

- يترتب على الإستثمار في البنية التحتية تحقيق قدرات كبيرة من الكفاءة الاقتصادية، والتخفيف من أعباء النقل؛ ويسهم في تعزيز الإنتاجية؛ ما يسمح بالحصول على عوائد اقتصادية إضافية، وذلك بالحرص على تجنب المخاطر المترتبة عن الإستثمار في مشروعات البنية التحتية، وهذا ما يسمح بفتح المجال أمام القطاع الخاص للتقليل من حجم المخاطر بتفاسمها مع القطاع العام؛

- تقوم النفقات التطويرية بدور هام في تطوير البنية التحتية من خلال الرفع من نمو معدل الإستثمار، وتساهم مشروعات البنية التحتية في تعزيز النمو الاقتصادي؛ من خلال تخفيض تكاليف الإنتاج، وإتساع حجم الأسواق؛

- مفهوم مشروعات قطاع النقل يشمل جانبين أساسيين هما؛ جانب البنية التحتية لقطاع النقل، وجانب ثاني يضم خدمات قطاع النقل، ويعد الجانب الأول البنية التحتية لقطاع النقل مهما بالنظر للأثار التي تعكسها على الخدمات المقدمة بالإيجاب إذا كانت قوية وصلبة ومهيأة، وبالسلب إذا كانت متدهورة وغير متطورة؛

- تتميز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بخصائصها؛ سواء على المستوى الشكلي الكبير لها، أو قيمة النفقات المالية المخصصة لتمويل تأسيسها؛

- تتمثل الأهمية الاقتصادية لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في تنمية إقتصاديات الدول، وتقديم الخدمات للأفراد والمجتمعات بفضل وسائل النقل، والتي تعد كوسائط لتسهيل حركة تنقل السلع والأفراد عبر البنية التحتية لقطاع النقل، والإقتصاد في تكاليف العامل الزمني؛

- مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل هي جزء من مشروعات البنية التحتية الاقتصادية، والتي لها تأثير على خلق التنمية الإجتماعية والخدمات للبدان، وتتضمن مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل العناصر الفرعية التالية: قطاع النقل البري (طريقي وخطوط السكك الحديدية)، قطاع النقل الجوي (المطارات)، قطاع النقل البحري (الموانئ)؛

- تعد العلاقة بين قطاع النقل والبنية التحتية علاقة تكاملية وأفقية، إذ أنها تكمل بعضها البعض؛ وذلك ينعكس مباشرة على نوعية الخدمات وجودتها؛ من خلال البنية التحتية الجيدة والمتينة التي ترقى لها حكومات الدول؛

- بروز إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بصفة أكثر مع تنامي الإيرادات الحكومية بسبب الأزمات؛ والعجز المالي الذي أصاب ميزانيات الإنفاق للدول؛

- مر تطور تمويل مشروعات البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص بعدة مراحل؛ سايرت الأنظمة السياسية والإقتصادية التي إنتهجتها دول العالم بدءاً بالنظام الشيوعي، والنظام الرأسمالي الذي أعطى الحرية في إقتصاد السوق، ومن ثم فتح المجال أكثر للقطاع الخاص، وبالتالي تبلورت فكرة الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية بما في ذلك التنمية عموماً؛

- يكمن دور القطاع العام (الحكومي) في تحقيق متطلبات المجتمع من خلال ما يقدمه، وما يتم تخصيصه ضمن الميزانيات السنوية العادية والإضافية في قوانين المالية التكميلية؛ لتلبية الحاجات وتقديم الخدمات، وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- يمكن للقطاع الخاص أن يقدم مساهمات مالية وتكنولوجية لمساعدة القطاع العام في تحقيق التنمية المحلية على مستوى القطاعات الاقتصادية الكبرى، كقطاع البنية التحتية لقطاع النقل؛

-تطور التوجه العالمي نحو تبني عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، بفعل العوامل التي ساهمت في ذلك ومن أهمها تخفيف الأعباء المالية والتقنية؛ بفضل إشراك وتعاون القطاع الخاص، ويتفاوت عدد هذه المشروعات من منطقة إلى أخرى عبر دول العالم؛ بتنوع قطاعات النقل الفرعية من (الطرق، المطارات، الموانئ وخطوط السكك الحديدية)؛

-تعد منطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي وإفريقيا جنوب الصحراء من أكثر مناطق العالم إستخداما لصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تنفيذ مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، كما تميزت تجربة الدول العربية الإفريقية والآسيوية في تبني الشراكة في مشروعات النقل بقلة المشاريع أو إنعدامها في بعض السنوات، ويرجع ذلك لضعف المناخ الإستثماري والبيئي لتبني صيغة الشراكة، وقلة الوعي وتبني الأفكار الخاطئة من جراء إشراك القطاع الخاص في التنمية؛

-تعتبر تجربة جمهورية مصر العربية في تبني مشروعات الشراكة لتمويل البنية التحتية لقطاع النقل أحد النماذج السائرة في طريق النجاح في الدول العربية، وذلك راجع إلى تهيئة المناخ السياسي والإقتصادي؛ من خلال تشريع قوانين تنظيمية، وتسهيلات وحوافز للمستثمرين، وتكليف وحدات مركزية بإدارة وتسيير مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل قطاعات البنية التحتية عموما وقطاع النقل بالخصوص؛

-تعد دول كل من (إنجلترا، مليزيا، البرازيل) من أبرز التجارب العالمية الرائدة في تبني الشراكة في تمويل البنية التحتية لقطاع النقل؛ -نجحت دولة إنجلترا في تطبيق نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية التحتية الإقتصادية والإجتماعية كالنقل والصحة مشروعات المياه والدفاع، بفضل الإرادة الحكومية، وكان ذلك بمساهمة مؤسسات كثيرة كان لها دور في نجاح هذا النظام خاصة في تمويل مشروعات النقل، وذلك لغرض تخفيف الأعباء المالية عن ميزانية الدولة؛

-تطبيق صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل البنية التحتية لقطاع النقل في ماليزيا نتج عنها إرتفاع حجم المشاريع الإستثمارية في مختلف القطاعات الإقتصادية للبنية التحتية الإقتصادية والإجتماعية، وذلك بإنشاء وتخصيص وحدة التخطيط الإقتصادي، والتي تعد المسؤولة على إختيار المشروع المناسب، وتم تأسيس وتمويل عدة مشاريع في قطاع النقل من أهمها قطاع النقل الطرقي مثل: تطوير طريق الشمال الجنوبي السريع (نس)؛ والذي أنجز بصيغة البوت، مع ذلك تسعى الحكومة الماليزية لتطوير بنيتها التحتية، بإدخال صيغ تمويلية حديثة كالتوجه نحو صيغ التمويل الإسلامية؛ بإعتماد الصكوك الإسلامية كآلية لتمويل مشروعات البنية التحتية؛

-تعد تجربة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل وتأسيس البنية التحتية لقطاع النقل بالبرازيل من التجارب الرائدة في منطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي، وذلك يعود لعدة عوامل أهمها الإقتصاد القوي، ووجود ترسانة قانونية تعززت أكثر بصدور قانون الشراكة الذي ينظم ويسير المشروعات الإستثمارية، كما حظي قطاع النقل بتمويل العديد من المشاريع بصيغة الشراكة وأهم الإنجازات نجد الطريق السريع BA-093 في ولاية باهيا، والذي ساهم بدرجة عالية في تدعيم الإقتصاد البرازيلي؛ ومن ثم خلق التنمية المستدامة الشاملة؛

- نستخلص من التجارب الدولية الرائدة في تبني الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ أنها كانت مبنية على وجود إرادة سياسية في تطبيقها؛ بإصدار حزمة من القوانين والتشريعات لتنظيمها، كما أنها تعززت بتهيئة المناخ الإستثماري؛ بمنح الحوافز وإزالة العراقيل من أجل تدعيمها، وبالتالي ساهمت هذه الإنجازات في تحقيق التنمية المستدامة.

- إن واقع تطبيق صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر لم يرقى إلى المستوى المطلوب، وبالرجوع إلى تاريخ تطبيق عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية عموماً وقطاع النقل خاصة في الجزائر، نجد أنها طبقت في قطاعات معينة كقطاع المياه، وبعض مشاريع الطاقة، وإعتمدت على الإستثمار والتمويل الأجنبي من مؤسسات وشركات عالمية أمريكية وأوروبية؛ وفقاً لقاعدة الإستثمار المطبقة على المستثمر الأجنبي ب 51/49%؛

- بفضل الإستراتيجية القطاعية للبنية التحتية للنقل في الجزائر تم إنجاز العديد من المشاريع، بحيث بلغ عدد المشاريع الإستثمارية المصرح بها خلال الفترة 2002م-2017م لقطاع النقل 29267 مشروع، بمبلغ مالي يقدر ب 1,164,966 دج، ووفر قطاع النقل حوالي 158780 منصب عمل، أما عدد المشاريع الإستثمارية لقطاعات النشاط الإقتصادي بالشراكة الأجنبية في قطاع النقل بلغ 26 مشروع بقيمة تقدر ب 18966 دج، وبلغت مناصب الشغل 2407 منصب شغل، وبذلك ساهم القطاع في تخفيض حجم البطالة، وبالتالي خلق التنمية الاجتماعية؛

- تعززت البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر خلال الفترة 2001م-2019م بمجموعة من الهياكل القاعدية والمنشآت الأساسية، ومن أبرزها نجد البنية التحتية لقطاع النقل الطرقي، كإنجاز الطريق السيار شرق غرب، ومشروع الطريق السيار للهضاب العليا، والطريق العابر للصحراء، أما البنية التحتية للسكك الحديدية تعززت بشبكة السكة الحديدية العصرية من خلال إنجاز مشاريع الترامواي بعديد المدن ذات الكثافة السكانية العالية، كترامواي سطيف، وسيدي بلعباس ووهران، أما فيما تعلق بالبنية التحتية لقطاع النقل الجوي فقد تم تأسيس وتوسعة مجموعة من المطارات الكبرى كمطار هواري بومدين الدولي الجديد، وتهيئة وتوسعة مدارج بعض المطارات، وإستفاد قطاع البنية التحتية للنقل البحري من إطلاق مشروع ميناء شرشال الكبير الذي هو قيد الدراسة؛

- تميزت الإنجازات في مجال البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر؛ برصد وتخصيص مبالغ مالية ضخمة؛ وهياكل قاعدية كبرى رفعت من حجم البنية التحتية، وبالرغم من ذلك إلا أنه تم تسجيل بعض الإخفاقات تمثلت أساساً في الإختلالات والتأخرات في عمليات الإنجاز لعدة عوامل بسبب إنعدام الإفصاح والشفافية، وإرتفاع تكاليف المشاريع المنجزة؛

- فيما يتعلق بآفاق تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل في الجزائر بالشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر، فقد تم في سنة 2016 إطلاق بعض المشاريع النموذجية في البنية التحتية لقطاع النقل، وهذا لتمويلها بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص وهي: مشروع مراكز الدفع على مستوى الطريق شرق-غرب، مشروع الحافلة ذات المستوى العالي للخدمات، ومشروع إقامة خط ميتر وهران، ومشروع توسيع شبكة ميتر وهران؛

- تم إعادة بعث إنجاز مشروع ميناء الوسط وفق عقود البوت في الجزائر، والذي لا يزال قيد الدراسة على طاولة الحكومة، وذلك بالشراكة بين الحكومة الجزائرية والمجمع الصيني، والهدف من إنجاز مشروع ميناء الوسط وفق صيغة البوت هو تطوير التجارة الخارجية للجزائر؛

- من بين طرق التمويل المقترحة لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، إطلاق القرض السندي كآلية مستحدثة لتمويل البنية التحتية، كما تم اللجوء الى التمويل الخاص الأجنبي لمشروعات البنية التحتية من طرف البنك الإفريقي للتنمية، وكل ذلك يندرج في إطار النموذج الاقتصادي الجديد؛

2. نتائج الدراسة الميدانية:

أما نتائج الجانب التطبيقي فكانت مقسمة الى جزئين فرعيين جزء خاص بالقطاع العام، والجزء الثاني خاص بالقطاع الخاص كالآتي

- 2-1- من وجهة نظر القطاع العام:

- يقدم القطاع العام تسهيلات (تخطيطية، تقنية) في مجال تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، وذلك بإبرام إتفاقيات مع مكاتب الدراسات التقنية المحلية والأجنبية؛ وفقا للقانون والتشريع المعمول به في إطار عقود الشراكة، وهذا من أجل تقديم الشكل التقني لمشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- تتخذ الدولة سياسات تعزز من تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ومن أبرزها المخططات التنموية؛ وذلك بتخصيص مبالغ مالية معتبرة من أجل تمويل تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وتتم عادة في فترات ومراحل من متوسطة إلى طويلة المدى، وهذا مع الأخذ بعين الاعتبار طول مدة إنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- تشجع القوانين الضريبية المطبقة لتمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، وتعد من الحوافز المهمة لتسهيل الإستثمار في مجال البنية التحتية لقطاع النقل، وذلك بمنح تخفيضات أو إعفاءات من دفع الضرائب، مما يدعم أكثر المستثمرين الخواص للدخول في شراكات مع القطاع الحكومي؛ من أجل إنشاء مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- تضع الدولة سياسات مالية تساعد على جذب الإستثمارات لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، والمتعلقة بالتدخل الحكومي في بعث النشاطات الإستثمارية من خلال تسهيل الإجراءات، وإزاحة العوائق التي تعرقل إقامة المشاريع الإستثمارية في مجال البنية التحتية لقطاع النقل، وإنتهاج خطط تنموية تعمل على الرفع من وتيرة أشغال إنجاز المشروعات الإستثمارية للبنية التحتية لقطاع النقل؛

- تقوم الدولة بإجراءات تقلل من المخاطر الإقتصادية في مجال تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، بحيث تؤثر المخاطر الإقتصادية بشكل فعال على مباشرة الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ولذلك يلجأ القطاع الحكومي إلى تخفيف هذه المخاطر بمنح الضمانات للقطاع الخاص في حالة حدوثها، إما بتحملها ككل أو بتقاسمها؛ وهذا ما من شأنه أن يبعث الثقة للمستثمرين ويجعلهم يتوجهون نحو الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- توجد سياسة مالية ملائمة لتنفيذ الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، وذلك من خلال حجم النفقات المالية، والتي تتضمنها قوانين المالية العادية السنوية والميزانيات التكميلية التي توضح قيمة المخصصات المالية الخاصة بتمويل وتطوير البنية التحتية لقطاع النقل؛

- تعمل الدولة على التخفيف من المخاطر الإقتصادية (تقلبات العملات) لتسهيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، وهذا بفضل السياسات الإقتصادية التي تنتهجها الدولة بغرض تجنب المخاطر الإقتصادية من

خلال التحكم في سعر العملات خاصة في حالة الإستثمار الأجنبي في مشروعات الشراكة في البنية التحتية لقطاع النقل، بالحفاظ على سعر العملات الخاصة بالشريك الأجنبي؛ والمحافظة على ثباتها داخل البلد المضيف لمشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال البنية التحتية للنقل؛ .

-تسرع الشراكة بين القطاعين العام والخاص من تنفيذ مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل المفتقرة إلى التمويل، وذلك باللجوء الى القطاع الخاص، وهذا مع تسجيل التأخر في إنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ومحاولة الدولة تدارك النقص الملحوظ في البنية التحتية لقطاع النقل مع الفترات العصيبة التي مرت بها الجزائر خلال عشرية كاملة من الزمن، فقدت الجزائر بفعلها الشراكة الأجنبية في المشاريع بسبب الوضع الأمني المتدهور الذي مرت به، لذلك؛ رأّت الحكومة في الشراكة بين القطاعين العام والخاص السبيل للسرعة في إنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وتدارك النقص الملحوظ في مشروعات النقل؛

-تساهم برامج الإنعاش الإقتصادي في نجاح الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وتجسد ذلك من خلال ما أصدرته الحكومة الجزائرية من مخططات تنموية وأبرزها الصادرة مع مطلع سنة 2000م-2019م، والتي عرفت تخصيص مبالغ مالية ضخمة موجهة لتدعيم تأسيس بنية تحتية لقطاع النقل للمساهمة بشكل فعال في التعاقد مع القطاع الخاص، ومن ثم اللجوء إلى الشراكة لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-للشراكة بين القطاعين العام والخاص دور في تحقيق التنمية الاقتصادية، ويتحقق ذلك بالمزايا التي يوفرها القطاع الخاص للقطاع العام بفعل تطبيق نظام الشراكة، وما يعود للدولة المضيفة من مداخيل مالية أجنبية من البلد المستضيف، وبالتالي تدعيم الميزانية المالية للدولة بإرتفاع حجم الإيرادات؛

-تؤدي الشراكة بين القطاعين العام والخاص بخصوص البنية التحتية لقطاع النقل إلى تحقيق التنمية؛ وتخفيف العبء على الدولة، خاصة بالنسبة للدول التي تعتمد على الموارد الطبيعية كصادرات لتدعيم إيرادات الميزانية، وما يميزها من تذبذب في الأسعار(كالخروقات)، وبالتالي يلعب القطاع الخاص دورا مهما ومحوريا في تدعيم التمويلات المالية اللازمة لتأسيس البنية التحتية لقطاع النقل؛ وهو ما من شأنه أن يحقق التنمية، وتكون هذه التنمية شاملة ومستدامة وذلك في البنية التحتية، وتنشأ بفضل التنمية الاقتصادية؛ والتي تؤدي بدورها إلى خلق التنمية الإجتماعية.

-يساهم القطاع العام في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بقيمة عالية؛ ولو بنسبة قليلة مقارنة بالقطاع الخاص.

- 2-1- من وجهة نظر القطاع الخاص:

-يهتم القطاع الخاص بتمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل أكثر من أي إستثمارات تشاركية أخرى، وهذا وفقا للفكر السائد في كافة الإقتصاديات العالمية المتطورة أو النامية أن القطاع الخاص هدفه الربح، وذلك بالتوجه نحو الإستثمارات ذات المردود العالي، وفي وقت قصير، وعلى إعتبار أن الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل تتطلب وقتا طويلا في تحقيق عائداها وأموال ضخمة، لذلك نجد التوجه نحو مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل متنامي، ويزداد بفضل الشراكة مع القطاع الحكومي؛ وما تقدمه من مزايا في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- يعمل القطاع الخاص على تدعيم إستثماراته في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، وذلك بفضل ما يمتلكه من خبرات خاصة في مجال التكنولوجيا الحديثة؛ والمستوردة من المستثمرين الأجانب، بالإضافة إلى إستخدام أمواله الخاصة في الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وهذا من خلال الدخول في شراكات مع القطاع الحكومي؛

- يستفيد القطاع الخاص من سياسات مالية معتمدة من القطاع العام لتمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، والتي تؤدي إلى إتخاذ أساليب؛ وطرق تعمل على تعزيز ومنح فرص إستثمارية للقطاع الخاص، وتتخذ الحكومة هذه الأساليب في حالة عجزها عن تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ولهذا يمكن للقطاع الخاص من الإستفادة من الإجراءات الحكومية لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ وفق أطر قانونية تنظم الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص؛

- تساعد التسهيلات الضريبية القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، وتعد من المعوقات التي تعرقل دخول القطاع الخاص للإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، بحيث تكون عبئا ماليا على عاتق القطاع الخاص، لهذا تقوم الحكومة بمنح التخفيضات والإمتيازات الضريبية لتخفف من الأعباء التي يتحملها القطاع الخاص، وذلك ما يساهم في الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع وهذا بتطبيق الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛

- تساهم القوانين الصادرة عن القطاع العام لقطاع الخاص في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، والتي تمثل مختلف التشريعات والقرارات التنظيمية والمراسيم التنفيذية، وتكون في إطار تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وتصب هذه القوانين في صالح القطاع الخاص، وبذلك يمكن للقطاع العام أن يدعم القطاع الخاص أكثر بالتوجه نحو الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- يؤيد القطاع الخاص الشراكة مع القطاع العام في تمويل مشروعات البنى التحتية لقطاع النقل، ويكون ذلك من خلال ما يقدمه من مساهمات سواء كانت مادية أو مالية، وحتى الخبرات التكنولوجية والتي تثبت مدى مساهمة القطاع الخاص في الشراكة مع القطاع العام من أجل تمويل عمليات تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- تؤثر الإجراءات الإدارية لدراسة مشروعات البنية التحتية على نجاعة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهو ما يصطلح عليه بالبيروقراطية الإدارية؛ والتي لها آثار سلبية تؤدي إلى تسجيل نوع من التأخر في عمليات تأسيس وتمويل مشروعات النقل، وهو ما يجعل القطاع الخاص يتوجه نحو الإستثمار في المشروعات الصغرى، والإبتعاد عن الإستثمار في البنى التحتية الكبرى كقطاع البنية التحتية لقطاع النقل؛

- يعد التوزيع الإقليمي غير المتوازن لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل إلى محدودية التمويل عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهذا بإعتبار أن إنجاز أغلبية المشروعات الكبرى لقطاع النقل تتم في المناطق والمدن ذات الكثافة السكانية المرتفعة، والتي يتم اللجوء فيها إلى التعاون والشراكة مع بين القطاعين العام والخاص، أما المناطق التي تعرف كثافة سكانية منخفضة؛ فتعرف بإنجاز مشاريع صغرى تتطلب تدخل القطاع العام أو الدولة لتمويلها من ميزانيتها المالية؛ دون اللجوء إلى الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛

- تعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص نمودجا مناسباً لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وهذا من خلال المكاسب التي يحققها هذا الأسلوب، وهو ما أثبتته معظم التجارب الدولية في مجال تمويل الشراكة لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وما

يعكسه هذا النظام من إيجابيات تعود على أطراف عقد الشراكة القطاعين العام والخاص، بما يتلاءم وخصوصية وطبيعة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-الشراكة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر تعاونية، ويكاد ينعدم هذا النوع من الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتعمل الشراكة التعاونية في حالة وجودها على المساهمة الفعالة في تمويل تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، على إعتبار أنها تقوم على مبدأ التعاون المشترك بين القطاع العام والقطاع الخاص؛

-الشراكة بين القطاع العام والخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر تعاقدية، والتي تتم في شكل عقود مبرمة وفق إتفاقيات تضمن حقوق وواجبات طرفي عقد الشراكة القطاع العام والقطاع الخاص، وما يميز الواقع في الجزائر هو تطبيق عقود الإمتياز بصفة كبيرة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-تتمثل محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في مجموعة من العوامل، أبرزها الإطار القانوني، الموارد البشرية والمادية والتكنولوجية، السياسات الضريبية، السياسات الإقتصادية والمالية، المناخ الاستثماري؛

-يتم تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وفق أطر قانونية، وتعد هذه القوانين في مجملها عامة منها القانون المدني؛ والقانون التجاري، ويتم تكييف الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وفقا لطبيعة المشروع؛

-يحتاج تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل للموارد البشرية والمادية والتكنولوجية، والتي تضم إطارات وكوادر مختصة من مهندسين معماريين، وعمال مهنيين محترفين في مجال البناء والأشغال العمومية، إضافة الى المعدات والآلات وأدوات القيام بالأشغال ومختلف الخبرات العلمية والتكنولوجية الحديثة التي تساهم في عملية تمويل تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-أحد أهم محددات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل السياسات الضريبية، والتي تعد في مجملها من الحوافز والإمتيازات لترقية النشاطات الإستثمارية من خلال الإعفاءات أو التخفيضات الضريبية الممنوحة؛ والتي تساعد عمليات إنشاء مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ يستند على مساهمة السياسات الإقتصادية والمالية، والتي تؤدي دورا فعالا خاصة عندما يتم تطبيقها في حالة الأزمات الاقتصادية؛ التي تعيق مباشرة واستمرارية الإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-من بين العوامل المؤثرة على تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل المناخ الاستثماري، والذي يتشكل أساسا من العوامل السياسية والإقتصادية والبيئية، والتي تؤثر على تمويل مشروعات البنية التحتية؛ كالتشريعات والمراسيم التنظيمية؛ وطبيعة النظام السائد في الدولة، والتي تؤثر بدورها على النظام الإقتصادي الذي يتميز به هذا البلد؛ ومختلف العوامل البيئية والثقافية المحيطة به، والتي تؤثر وتتأثر بتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ويظهر هذا التأثير إما بالإيجاب أو بالسلب؛

-جودة نموذج القطاع الخاص أحسن بقليل؛ مقارنة مع جودة نموذج العام في تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل؛

-يساهم القطاع الخاص بنسبة عالية؛ ولو بقيمة قليلة في عمليات التمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

II. الإقتراحات والتوصيات:

بعد عرض أهم النتائج النظرية والتطبيقية، يمكن تقديم الإقتراحات والتوصيات الآتية، وهي تتعلق بالقطاعين العام والخاص كلا على حدى، والتي من شأنها أن تؤدي إلى تحسين وترقية الشراكة بين القطاعين العام والخاص الأخرى. كما يلي:

- 2-1- توصيات للقطاع العام

- التأكيد على ضرورة إيجاد قانون خاص ينظم الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ على ضوء المعايير الدولية؛ وقوانين الدول الرائدة في مجال تطبيق صيغة الشراكة، وتوفير بيئة قانونية تؤسس لشراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص؛ بغية تحقيق الأهداف المنشودة؛ -تهيئة البيئة الإستثمارية بتعزيزها بأطر تشريعية وقانونية تنظم عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية الإقتصادية والإجتماعية؛

- تشكيل هيئات وزارية منتدبة تابعة لقطاعات وزارية مكلفة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص، يكمن دورها في تحديد حقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة، تقوم بتنفيذ ومتابعة إجراءات برامج الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص على أساس تشريعات إدارية وقانونية؛

- تنظيم ندوات وتظاهرات وملتقيات علمية وطنية ودولية وأيام دراسية؛ لمناقشة متطلبات تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص، والأخذ بعين الإعتبار توصيات الأكاديميين والباحثين، ورفعها إلى السلطات العليا والمختصة؛ بهدف تطبيقها في أرض الواقع؛ -ضرورة التقليل من المخاطر السياسية والتشريعية؛ بإعادة هيكلة المنظومة القانونية في مجال الإستثمار؛ ومنح الحوافز والإمتيازات للقطاع الخاص؛ من أجل تشجيعه للدخول في شراكات تعاونية مع القطاع العام، بهدف تمويل مشروعات البنية التحتية عموماً وقطاع النقل خاصة؛

- إصدار قوانين متعلقة بالإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ تقوم على توفير الدعم والضمانات للمستثمرين والعمل على تشجيعهم على الشراكة مع القطاع العام في التنمية الاقتصادية، لتعزيز دور القطاع الخاص في الحياة الإقتصادية بشكل فعال؛ -ضرورة التوجه نحو صيغة الشراكة التعاونية بين القطاعين العام والقطاع الخاص، بتهيئة المناخ السياسي والإقتصادي لتطبيق هذا النوع من الشراكة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

-التخفيف من حدة المخاطر السياسية والإقتصادية والإجتماعية التي تعترض تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية من خلال تحليلها وتقاسمها وتحمل المسؤوليات مما يسهم في نجاح تطبيقها؛

- 2-2- توصيات للقطاع الخاص:

- ضرورة ترقية مناخ الأعمال الإستثماري؛ بتوفير الإمكانيات والطاقات لتبني سياسة الشراكة مع القطاع الحكومي، للقضاء على العراقيل التي تعترضها، للرفع من معدلات النمو الاقتصادي، والتوجه نحو تحقيق التنمية المستدامة الشاملة (إقتصادية، إجتماعية، بيئية وثقافية)؛

-الإستفادة من الإمتيازات الممنوحة في إطار الإستثمار الخاص من قبل السلطة العمومية (الدولة)، وذلك ما يؤدي إلى خلق إستثمارات جديدة تعود بالمنفعة على زيادة الإيرادات الخاصة للقطاع الخاص، والإيرادات العامة للقطاع الحكومي؛ -التنسيق بين المنظمات المهنية والإتحادات الوطنية والجمعيات الإقتصادية وتوحيدها، من أجل التعاون مع القطاع العام والشراكة، ضمن أطر قانونية؛ محددة تعمل في إطار موحد يمثل القطاع الخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- العمل على خلق إستراتيجيات إستثمارية؛ وفق أهداف واضحة تكون طبقا للتقسيم القطاعي لمشروعات البنية التحتية للنقل، حسب الأولويات التي يتطلبها كل قطاع على حدى حتى يتم تسهيل دخول القطاع الخاص في شركات تعاونية مع القطاع العام في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- الإستفادة من التجارب الدولية الرائدة والناجحة في مجال مساهمة القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، بتقييم الآثار التي تخلقها الشراكة مع القطاع العام، مع العمل بالإيجابيات وتدارك النقائص؛

- الإهتمام بالمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، والمؤسسات الناشئة الخاصة، وفتح المجال أمامها للإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ طبقا لقدراتها المالية واللوجيستية والبشرية للشراكة مع القطاع العام؛ وفق صيغ تمويلية تناسب هذا النوع من المؤسسات كإعتماد أسلوب المناولة،

III. آفاق الدراسة

من خلال هذه الدراسة، سيتم اقتراح آفاق للدراسة، تتمثل فيما يلي:

- الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات الطاقة -دراسة حالة-مشروعات الطاقة الشمسية؛
- الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية -دراسة حالة -قطاع النقل البحري؛
- الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية -دراسة حالة- لقطاع النقل الجوي؛
- الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية -دراسة حالة- لقطاع النقل البري؛
- الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية الإجتماعية-دراسة حالة-قطاع الصحة؛
- الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية الإجتماعية-دراسة حالة -قطاع التعليم.