

## تمهيد الفصل الثاني:

ترتبط قطاعات النشاط الاقتصادي بمختلف أنواعها من صناعة وتجارة وفلاحة وخدمات إرتباطا وثيقا بالبنية التحتية لأي دولة، سواء أكانت متقدمة أو سائرة في طريق النمو، وتنقسم البنية التحتية إلى قسمين رئيسيين هما قطاع البنية التحتية الاقتصادية وتضم قطاعات اقتصادية كالصناعة والنقل، وقطاع البنية التحتية الاجتماعية كالصحة والتعليم؛ كما يعد قطاع الخدمات السمة البارزة في العصر الحديث على غرار خدمات النقل والمواصلات، بحيث يشكل هذا القطاع محورا مهما لتحقيق التطور والتقدم لإقتصاديات البلدان، وتعتبر البنية التحتية لقطاع النقل ركيزة أساسية تعتمد عليها مختلف القطاعات الاقتصادية الاجتماعية وترتبط نشاطاتها بصفة مباشرة بها، خاصة الخدمات التي يقدمها قطاع النقل بإعتباره الحلقة الأساسية لإنتقال البضائع والأفراد والمساهمة في إزدهار التجارة وسرعة التنقل بين مختلف أنحاء المناطق العالمية؛ وتشكل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من ثلاثة مجالات رئيسية وهي تنفيذ البنية التحتية لقطاع النقل وذلك من خلال إنشائها وصيانتها وتضم أربع قطاعات أساسية هي النقل البري بنوعيه طرقي وسكك حديدية، والنقل البحري الموانئ والنقل الجوي المطارات، والمجال الثاني يتضمن تشغيل خدمات النقل من خلال نقل الأفراد والبضائع، وذلك بإستغلال مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل عبر الوسائط المختلفة للنقل السيارات الحافلات، الشاحنات، التراموي والميترو، الطائرات والسفن عربات وخطوط السكك الحديدية، أما المجال الثالث فيتضمن تقديم خدمات مساعدة وهي مرافقة للبنية التحتية لقطاع النقل بغرض تشغيل وسائط النقل تموين بالوقود من خلال المحطات التي يتم إنجازها بجانب الطرقات؛ تسيير مختلف الرحلات الجوية؛ إصلاح وصيانة السفن من طرف التقنيين على مستوى الموانئ؛ شحن وتفريغ بضائع على مستوى محطات السكك الحديدية؛ ونظرا لأهمية البنية التحتية لقطاع النقل ولما تتميز بهذه المشروعات من خصائص سواء من حيث شكلها الكبير، أو من حيث المبالغ المالية الضخمة التي تتطلبها عملية تنفيذها من خلال الإنشاء والصيانة، كل هذا خلق إشكالية في طريقة تمويلها، والسائد عبر العالم هو تحمل الحكومات والقطاع العام بصفة عامة نفقات الإنجاز، إلا أنه ومع بروز القطاع الخاص كشريك في التنمية الشاملة، وذلك ما عجل بفتح المجال أمامه للإستثمار في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، كما برزت عملية تمويل القطاع الخاص، حيث أثبتت التجارب الدولية ذلك، لأن تمويل هذه المشروعات من جانب القطاع الحكومي يثقل كاهل ميزانيات الدول، خاصة دول العالم الثالث، لذلك سارعت العديد من الدول لإصدار تنظيمات قانونية وتشريعية تعمل على التسهيل لولوج القطاع الخاص في عملية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، حيث صدر مقترح جديد يعمل على المزج بين مزايا القطاعين العام والخاص؛ وهو الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، غير أنه هناك بعض الإنتقادات والنقائص من وجهة نظر القطاعين العام والخاص في تطبيق نظام الشراكة لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ بالمقابل هناك إمتيازات ومحاسن تتولد عن تطبيق هذا الأسلوب تنصب في صالح القطاع العام (الدولة) والقطاع الخاص (المؤسسات والمقاولات الخاصة، وعليه يتم من خلال هذا الفصل عرض الإطار المفاهيمي لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل تبع للمباحث التالية:

**المبحث الأول: ماهية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل**

**المبحث الثاني: أهمية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل**

**المبحث الثالث: إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل**

## المبحث الأول: ماهية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

إن المفهوم العام للبنية التحتية واسع وشامل؛ وذلك بالنظر للخصائص التي تتميز بها هذه المشروعات، ومختلف أنواعها الاقتصادية والاجتماعية والخدمية، وتعد القاعدة الأساسية للنشاطات المختلفة لذلك سارعت العديد من الدول لتشييدها والاستثمار في مشروعاتها لتحقيق التنمية، ومن خلال هذا المبحث والذي يعتبر كمدخل تمهيدي سنستعرض ماهية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بداية بتحديد مفهوم البنية التحتية ومختلف أنواعها، ثم خصائصها وأهميتها وطرق الاستثمار فيها.

## المطلب الأول: مفهوم البنية التحتية وأنواعها

صاحبت التطورات التي عرفتها البنية التحتية في كل القطاعات والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والخدمية جملة من المفاهيم الخاصة بالبنية التحتية، وذلك بناء على ما تضمنه البنية التحتية من عناصر وأنواع ومن خلال هذا المطلب نقدم فيه أهم التعريفات المتعلقة بالبنية التحتية وبعدها نستعرض أنواعها المختلفة كالتالي:

## أولاً: مفهوم البنية التحتية ومكوناتها

## 1- تعريف البنية التحتية

تعدد المفاهيم المتعلقة بالبنية التحتية باختلاف المذاهب الاقتصادية من نظام إشتراكي ورأسمالي، وتتنوع حسب مقتضيات المنفعة التي تحققها من وجهات نظر مختلفة قانونية واقتصادية وبالتالي يمكن إستعراض أهم التعريفات لها كما يلي:

- **Fulmer** يعرفها بأنها: " هي مجموعة الهياكل الفنية التي تدعم المجتمع، مثل موارد المياه والصرف الصحي والشبكات الكهربائية والاتصالات عن بعد وما شابهها".<sup>1</sup>

- منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: قدمت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية سنة (2009) تعريفاً شاملاً للبنية التحتية: "هي نظام للأشغال العامة في دولة معينة، وتتضمن مجموعة الطرق، خطوط المرافق، المباني العامة".<sup>2</sup>

- تقرير البنك الدولي عرفها: بأنها " رأس المال العيني المستثمر في المرافق والخدمات العامة في مجالات الطرق والنقل والاتصالات والمياه والصرف الصحي ومحطات توليد الطاقة الكهربائية والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، بهدف خدمة القطاع الخاص بشقيه العائلي وقطاع الأعمال".<sup>3</sup>

- "هي كل ما يضم عناصر ومجالات البنية التحتية الاقتصادية النقل والاتصالات والمياه بالإضافة الى البنية التحتية الاجتماعية لخدمات الصحة والتعليم".<sup>4</sup>

- "هي كل المكونات المادية للأنظمة المترابطة التي توفر السلع والخدمات والضرورية اللازمة لتمكين أو استدامة أو تحسين ظروف الحياة المجتمعية، والبنية التحتية تسهل إنتاج البضائع والخدمات بالإضافة إلى توزيع المنتجات في الأسواق، إضافة إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية كالمدارس والمستشفيات".<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - شيماء مطشر حمزة، استدامة البنى التحتية للمدينة العراقي، دراسة تحليلية لمدينة بغداد، المجلة العراقية لهندسة العمارة، العددان 3-4، المجلد 29، بغداد، العراق، 2014، ص 57.

<sup>2</sup> - Inderst Georg، pension fund investment in infrastructure، OECD working papers on insurance and private pensions n°32، France، 2009، p 5.

<sup>3</sup> - عقيل حميد جابر الحلو، واقع البنية التحتية في العراق وامكانيات تطويرها، دراسة مقارنة في ضوء مشروع قانون البنية التحتية ل عام 2012 والتجارب الاقليمية، مجلة المثنى للعلوم الادارية والاقتصادية، المجلد 4، العدد 5، 2014، ص 107.

<sup>4</sup> - محمود محمد داغر، على محمد على، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره في النمو الاقتصادي في ليبيا " منهج السببية" مجلة بحوث اقتصادية عربية، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد 2010، 51، ص 116.

<sup>5</sup> - رشيد فراح، كريمة فرحي، مرجع سبق ذكره، ص 14،

- "كما أن البنية التحتية تعني في مجملها توفر الخدمات والتسهيلات لكافة أوجه النشاط الاقتصادي والاجتماعي، وأن وجودها يعد شرط لنجاح المشروعات الاقتصادية في رفع مستوى إنتاجها".<sup>1</sup>
- من خلال التعريف السابقة يمكن تعريف البنية التحتية على أنها "عبارة عن كل ما يشكل القواعد والمنشآت الأساسية الهادفة لتطوير مختلف القطاعات الاقتصادية (قطاع الموارد المائية، قطاع النقل والاشغال العمومية، قطاع الصحة والتعليم) ":
- ومن وجهة نظر قانونية وبناء على تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تعرف البنية التحتية من خلال تقسيمها إلى صنفين كما يلي:<sup>2</sup>
- "يعني مرفقا للبنية التحتية: المنشآت المادية والنظم التي توفر الخدمات للجمهور عامة بشكل مباشر أو غير مباشر"؛
- "يعني مشروعا للبنية التحتية: تصميم مرافق جديدة للبنية التحتية وتشبيدها واعدادها وتشغيلها، أو اصلاح مرافق موجودة للبنية التحتية أو تحديثها أو توسيعها أو تشغيلها".
- 2- مكونات البنية التحتية:** تشمل البنية التحتية الاقتصادية حسب البنك الدولي (1994) على الأصناف التالية:<sup>3</sup> وفقا للجدول الآتي:

الجدول (1-2): مكونات البنية التحتية

الخدمات العمومية:	- الأشغال العمومية:	- النقل:
الكهرباء، الإتصالات، المياه الجارية، التنظيف، التفرغ والغاز.	الطرق والمعابر الأساسية (السدود والقنوات) الري وصرف المياه.	السكك الحديدية الحضرية وبين المدن، النقل الحضري، الموانئ مسالك مياه الملاحة والمطارات.

المصدر: عبد القادر قديد وعبد القادر بن يحي، "دور المنشآت القاعدية في النمو الاقتصادي للجزائر على المدى البعيد"، بحث مقدم للملتقى الدولي (الجزائر خمسون سنة من التجارب التنموية، ممارسة الدولة، والإقتصاد والمجتمع)، الجزائر، 8-19 ديسمبر 2012، ص ص 3-4.

من خلال الجدول نلاحظ أن البنية التحتية تتكون من ثلاثة عناصر رئيسية:

- أ-الخدمات العمومية: وتشمل خدمات الطاقة بصفة عامة (الكهرباء والغاز)، الاتصالات، المياه؛
- ب-الأشغال العمومية: وتضم المنشآت والهياكل القاعدية كالطرق والمعابر الأساسية (السدود والقنوات) الري وصرف المياه؛
- ج-النقل: وتتشكل من السكك الحديدية الحضرية وبين المدن، النقل الحضري، الموانئ ومسالك مياه الملاحة والمطارات.

ثانيا: أنواع البنية التحتية: يوجد معيارين يتم على أساسهما تحديد البنية التحتية:

-المعيار الأول: حسب نوع البنية التحتية، حيث تصنف إلى نوعين:<sup>4</sup>

<sup>1</sup>- نفس المرجع السابق، ص16،

<sup>2</sup>- تقرير لجنة الأمم المتحدة، للقانون التجاري الدولي، أعمال الدورة 36 بفينا، 30 جوان-11 جوييه 2013، ص09.

<sup>3</sup>- عبد القادر قديد وعبد القادر بن يحي، "دور المنشآت القاعدية في النمو الاقتصادي للجزائر على المدى البعيد"، بحث مقدم للملتقى الدولي (الجزائر خمسون سنة من التجارب التنموية، ممارسة الدولة، والإقتصاد والمجتمع)، الجزائر، 8-19 ديسمبر 2012، ص ص 3-4.

<sup>4</sup>-Snieska, Vyutas and Other, socio- Economic impact of Infrastructure Investment in Kaunas university of technology 2009, p17.

- أ- البنية التحتية الاقتصادية: وتشمل خدمات الموافق المختلفة مثل شبكات المياه والصرف الصحي وخدمات النقل؛
- ب- البنية التحتية الاجتماعية: وتشمل تشييد المنشآت التعليمية والصحية والأمنية والترفيهية... الخ.
- المعيار الثاني: حسب نوع الهيكل السفلي، هناك ثلاث أنواع من البنية التحتية وهي:<sup>1</sup>
- أ- الهياكل السفلية (الهيكل السفلي الإنتاجي): وتشمل الطرق والمواصلات والموانئ ومشاريع الطاقة والري أي كل ما يوفر الظروف الملائمة للإنتاج؛
- ب- الهيكل السفلي الاجتماعي: فتشمل التعليم الصحة وخدمات الإسكان؛
- ت- الهيكل السفلي الخاص: فيشمل الهياكل السفلية المنشآت العسكرية المكلفة بحماية البلاد؛
- ث- خدمات البنية التحتية: وتمثل جزء من الخدمات العامة التي تقدمها الدولة للفرد والجماعة والمجتمع كالتعليم والصحة وكافة المرافق العامة كماء الشرب والمجاري وطرق والمواصلات الى آخره، وهي الاساس الذي يركز عليه أي مشروع في المجتمع أي أنه بمثابة المساند الداعمة لتطوير وتقديم المجتمعات.

من خلال ما سبق يظهر لنا أن مفهوم البنية التحتية واسع ويشمل القطاعات الاقتصادية والاجتماعية والخدمية وتشكل في جملتها العوامل الأساسية التي تعطي الأنواع المختلفة للبنية التحتية والتي تصنف من خلال معيارين، وهما معيار البنية التحتية وتضم بنية تحتية اقتصادية وبنية تحتية اجتماعية، ومعيار نوع الهيكل السفلي وتتضمن هياكل سفلية إنتاجية وإجتماعية وخاصة، إضافة إلى قطاع خدمات البنية التحتية.

<sup>1</sup> -مرح مؤيد حسن، تردي خدمات البنية التحتية في مدينة الموصل وانعكاساتها على التنمية الاجتماعية، مجلة أبحاث كلية التربية الاساسية، المجلد 8، العدد 4، 2009، ص 420.

## المطلب الثاني: خصائص وأهمية البنية التحتية

بعد التطرق فيما سبق إلى تقديم مفهوم البنية التحتية ومعايير تصنيف أنواع البنية التحتية، وبذلك تظهر الصورة البارزة التي توضح مجموعة الخصائص والتي تميز البنية التحتية، وتتصف بها الأنواع المختلفة للبنية التحتية، ومن هنا تتحدد الأهمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للبنية التحتية والخدمات التي تقدمها البنية التحتية على مستوى الدولة والأفراد، ومدى مساهمة البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي وخلق التنمية الشاملة والمستدامة ويتم التفصيل في هذا كما يلي:

**أولاً: خصائص البنية التحتية:** تتميز البنية التحتية بجملة من الخصائص والسمات التي تميزها عن القطاعات الأخرى وهي:<sup>1</sup>

- 1- الإستثمار في البنى التحتية يتم بصفة نهائية أي لا رجعة فيه، على إعتبار أنه لا توجد إمكانية لنقلها أو إستعمالها لأغراض أخرى (مثلا التحويل من تهيئة ميناء إلى بناء مطار أو خط سكة حديدية)؛
- 2- تشهد عملية إنشاء البنية التحتية مدة من الزمن طويلة بين مرحلة الانطلاق في انجاز البنى التحتية إلى غاية مرحلة الاستغلال؛
- 3- أغلبية البنى التحتية لها مدة حياة مادية طويلة، تمتد إلى 100 سنة كالبنية التحتية للطرق؛
- 4- تتطلب عمليات إقامة بنى تحتية جديدة أو توسيعها المرور بمراحل كبيرة ومنفصلة والإستثمار فيها لا يتم بصفة تدريجية؛
- 5- يتميز الطلب على البنى التحتية بأنه غير مرن مثل الطلب على مياه الشرب والكهرباء والغاز، يمكن التنبؤ به إلى حد ما، وبفعل ذلك توجد تدفقات نقدية مستقرة لشركة البنية التحتية، وبالرغم من ذلك فإن الطلب في المستقبل غير مؤكد إلى حد كبير، ومثال ذلك إستثمارات جديدة للتكنولوجيا في قطاع الإتصالات؛
- 6- ترتبط خدمات البنية التحتية إرتباطا وثيقا بحياة السكان، ولذلك فإن عمليات صيانتها وتشغيلها تتميز بدقتها؛
- 7- يستفيد من خدمات ومنافع مشروعات البنية التحتية جميع أفراد المجتمع ومختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية سواء بصيغة مباشرة أو غير مباشرة، دون تخصيصها لمصلحة فرد أو مجموعة معينة أو قطاع محدد.<sup>2</sup>
- 8- تتسم مشروعات البنية التحتية بسياسة الإحتكار الطبيعي، وهذا ما يوجب على الحكومة حماية المستهلكين من التجاوزات من طرف المحتكر، وتتميز بعض مشروعات البنية التحتية بالأهمية الإستراتيجية، وفي معظم الأحوال فإن خدمات البنية التحتية غير قابلة للتصدير، وذلك ما يؤدي لتحديد أسعارها في السوق المحلية؛
- 9- تتصف شركات البنية التحتية بحجمها الكبير، ما يجعلها تتطلب إستثمارات أولية ضخمة بالمقابل تكون إيراداتها قليلة في السنوات الأولى، وتكون مدة تسديدها طويلة، وهذا ما يؤدي للصعوبة في تمويل مشروعات البنية التحتية وطلب بعض المستثمرين الحصول على ضمانات خاصة بالإيرادات الممكن توقعها مستقبلاً؛
- 10- يؤدي وجود مرافق البنية التحتية التي تتوفر على عناصر ذات جودة عالية للتحفيز لزيادة النشاط الاقتصادي، وهذا ما يحدث تنمية متوازنة في البلدان التي تتميز بتدني عوامل التنمية فيه؛
- 11- تستخدم عملية توفير مرافق البنية التحتية لغرض تطبيق إستراتيجيات تنمية بهدف تعزيز البنية التحتية والتي تحقق التوازن في المناطق المختلفة المتأثرة بالتنمية؛

<sup>1</sup>- عفاف قميقي ومحمد فرحي، دور عقد الإستصناع في تمويل مشاريع البنية التحتية (مشروع تطوير ميناء بيلواوان بإندونيسيا)، ورقة بحثية مقدمة للملتقى الوطني (عقد الإستصناع أو عقد المقاوله ودوره في التنمية الاقتصادية) كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، 22-23 نوفمبر 2015، ص 5.

<sup>2</sup>- تقرير المعهد العربي للتخطيط خصخصة البنية التحتية، العدد 18، جوان 2003، الستة 2، الكويت.

12- تعد عملية توزيع المخاطر المتعلقة بمشروعات البنية التحتية ما بين القطاعين العام والخاص مهمة للمستثمرين الراغبين في الحصول على عوائد لرؤوس أموالهم بهدف تغطية تكاليفهم والحصول على هامش من الربح مناسب؛

13- تقوم الحكومة بتحديد أسعار خدمات المنافع العامة للبنية التحتية مع توفير الخدمة لطالبيها تبعاً للسعر الذي قامت الحكومة بتحديدته؛

14- تتصف إستثمارات قطاع البنية التحتية بأن لها القدرة على خلق الوفورات الخارجية بصفة كبيرة، وبذلك تكون آثارها متضاعفة وهذه الميزة لوحدها من شأنها أن تبرر الإستثمارات في قطاعات البنية التحتية، زيادة على الإستفادة من الخدمات التي تمتد لفترة زمنية طويلة؛<sup>1</sup>

15- تخفض البنية التحتية من تكلفة المدخلات في عملية الإنتاج، بفعل تأثير الإنتاجية المباشر، بحيث تؤثر البنية التحتية بشكل إيجابي في نتائج التعليم والصحة، فالصحة الجيدة والتعليم العالي تعد القوة العاملة المحفزة للنمو الاقتصادي؛<sup>2</sup>

16- الإستثمار في البنية التحتية هو مكمل لإستثمار آخر، من خلال الترابط والتكامل بين القطاعات المختلفة للبنية التحتية والتي تعتبر عناصر أساسية لزيادة كفاءة الخدمة ودعم إعتقاد التقنيات المبتكرة؛ ودعم للنمو الاقتصادي.<sup>3</sup>

ثانياً: أهمية البنية التحتية:

نظراً للخصائص المميزة للبنى التحتية فإنها تعنى بأهمية كبيرة ومتعددة تعود على الفرد والمجتمع ككل كما يلي:<sup>4</sup>

1- يتوقف إنجاز مشروعات البنية التحتية بناءً على تحقيق أولويات مصالح المواطنين الضرورية والتحسينية، ومن هنا فإن أهمية تنفيذ هذه المشروعات تكون مسطرة في إطار تحقيق هذه المصالح؛

2- يعد إنجاز مشروعات البنية التحتية أمر ضروري لمصلحة الإقتصاد القومي، لأن إقامة مشاريع التنمية الإقتصادية والإجتماعية المتنوعة في أي بلد يستند على مدى توفر البنية التحتية المناسبة؛

3- تستفيد من خدمات البنية التحتية المشروعات الأخرى، وهذا ما يرفع من إمكانية نجاح هذه المشاريع ويساهم في إستمرار نشاطها الإقتصادي، فمثلاً مشاريع القطاع الصناعي كلما توفرت لها الطرق، الجسور، الموانئ، وسائل النقل، المواصلات ومحطات الوقود والغاز والكهرباء فإن هذه الوفرة ستساهم في التوطن الصناعي وفي إحداث المدن والمراكز الصناعي؛<sup>5</sup>

4- يساهم توفر وسائل النقل والمواصلات الحديثة البرية والبحرية والجوية في تسهيل إنتقال البضائع وتبادلها بين المدن والبلدان، فتتسع الأسواق المحلية والدولية وتنشأ المراكز التجارية المختلفة، كذلك توفر شبكات الري، الصرف ومحطات معالجة المياه وتحليلتها يساهم في إقامة المشروعات الفلاحية وتطوير الإنتاج الفلاحي؛

<sup>1</sup> -Kumo, walassal, **Infrastructure Investment and economic growth**, swath Africa: A granger cause and growth, African Development Bank Group.2012, p7.

<sup>2</sup> -Snieska, Vyautas and other, **socio- Economic impact of Infrastructure Investment in Kaunas**, op cit. p19.

<sup>3</sup> - Battini, Novella, and other, **without year .Infrastructure development and growth**. Paper for the growth commission p7.

<sup>4</sup> - محمود محمد داغر، على محمد على، **الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثرها على النمو الاقتصادي في ليبيا**، مرجع سبق ذكره، ص114.

<sup>5</sup> - بشير بن عيشي، عمار بن عيشي، **تقييم مشاريع البنية التحتية الجزائرية في ظل الشراكة بين القطاعين العام والخاص**، مداخلة مقدمة ضمن

فعاليات المنتدى الدولي الثالث عشر بعنوان إستراتيجيات تمويل الإستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والتجارية، يومي 6-7 نوفمبر 2017، ص4.

5- تعدد الإستثمارات في البنية التحتية الجديدة أساس للتنمية الاقتصادية والنمو، فمن شأن مشاريع إنشاء الطرق، الجسور وخطوط نقل وتوزيع الطاقة الكهربائية، والقيام بتعديلات أخرى على البنية التحتية يخلق فرص العمل، وتساعد هذه المشاريع بعد إنجازها في زيادة ثروات المجتمع، وزيادة مستوى معيشة المواطنين؛

6- تعتبر البنية التحتية ضرورة حتمية للتنمية الاقتصادية وجذب الإستثمار الأجنبي المباشر، وهذا برفع القدرة التنافسية للدولة، ويؤدي تدهور قطاع البنية التحتية في غالبية الدول النامية إلى إعطاء نظرة سلبية للمستثمر الأجنبي؛ وهو ما يقلل من تدفق الإستثمار الأجنبي المباشر، زيادة على تأثيره في النمو والتنمية الإقتصادية.

### ثالثاً: الأهمية الاقتصادية لخدمات البنية التحتية:

إن تعزيز خدمات البنية التحتية يساهم في تعزيز الإقتصاد الوطني، من خلال دورها في تحفيز وجذب العديد من المشاريع الإستثمارية التي تحتاجها، إضافة لقدرتها على تعزيز الميزة التنافسية للمنتجات من حيث الجودة والتكلفة، وتزداد أهمية خدمات البنية التحتية في الأنشطة القائمة على إستراتيجية تسويق تتأثر بعنصر الزمن (أي إيصال البضاعة إلى الأسواق خلال مدة محددة) والصناعات التصديرية، ويتحقق ذلك من خلال:<sup>1</sup>

1- تساعد البنية التحتية وتدعم نمو الإقتصاد، بإعتبار حاجة التنمية الشديدة للدعم من طرف مشروعات البنية التحتية وتعمل على تحفيزها في مراحل الأزمات الإقتصادية وتساهم الأرباح المنتجة من طرفها في تدعيم الإقتصاد، كما يمثل الأفراد أحد محركات البنية التحتية التي تحقق العمل والتقدم وتقوم على كاهله المشروعات التنموية باختلاف أطرافه، حيث يقوم بالمساعدة في تأسيس المشاريع الخدمائية، وذلك من خلال الضغط على المؤسسات الكبرى لإنشاء المشاريع الهامة من أجل سير حياة المجتمع؛

2- يعمل الإستثمار في البنية التحتية على تحقيق الكفاءة الإقتصادية بشكل كبير، وذلك للحد من تكاليف النقل وتلف الإنتاج وهذا ما يدعم ويعزز الإنتاجية، ويحقق عوائد إقتصادية إضافية من خلال فتح أسواق جديدة؛

3- تقدم البنية التحتية الجيدة قدرات تنافسية عالية للدول، وتساهم في تحسين الجو التنافسي، وتعد البنية التحتية من المحددات التنافسية على إعتبار أنها من مقومات قيام النشاط الإقتصادي الفعال، وبذلك تساهم البنية التحتية في تغطية التبادلات التجارية، مع العمل على تقديم الدعم الكلي للأسواق الإقتصادية المتنوعة على الصعيد المحلي الإقليمي والدولي<sup>2</sup>؛

4- تساهم البنية التحتية في رفع الكفاءة الإقتصادية للمشروعات وتكاليف إنجازها، مع العمل على تخفيض تكلفة الخدمات للقطاعات الإقتصادية كالطاقة والنقل والإتصالات؛

5- تعمل مشروعات البنية التحتية على توفير مناصب شغل مباشرة وغير مباشرة، وبناء على تقديرات البنك الدولي إن إستثمار مليار دولار في مشروعات البنية التحتية يسمح بتوفير 110 آلاف منصب عمل في المتوسط لها علاقة بمشروعات البنية التحتية في البلدان المستوردة للنفط، وما يقارب 26 منصب عمل في دول مجلس التعاون الخليجي، و49 ألف منصب شغل للدول النامية المصدرة للنفط<sup>3</sup>؛

6- يساهم الإستثمار في البنية التحتية في خلق معدلات مرتفعة في الإنتاجية والربحية الإقتصادية والإجتماعية، على إعتبار أن العلاقة المستدامة بين البنية التحتية والنمو تتطلب الرفع من معدل الإنفاق على البنية التحتية ليرتفع هذا الإنفاق من النسبة الحالية والتي

1- عبد الفتاح أحمد نصر الله، زكي عبد المعطي أبو زيادة، دور البنية التحتية في تحقيق النمو الإقتصادي في فلسطين، ورقة بحثية ضمن فعاليات المؤتمر الثاني المحكم بعنوان، نحو رؤية شاملة لتعزيز البنية التحتية في فلسطين، كلية الإقتصاد والعلوم الإجتماعية، غزة فلسطين 03 أبريل 2019، ص 07.

2- رشيد فراح، كريمة فرحي، مرجع سبق ذكره، ص 20.

3- نفس المرجع السابق نفس الصفحة.

تعادل ما بين 1 و 2% من الناتج المحلي الإجمالي لترتفع عن 5%، وكان البنك الدولي قد أوصى سابقا بضرورة أن تخصص الدول الأقل نموا ما نسبته 6%، من ناتجها المحلي لتطوير بنيتها التحتية.

بالإضافة إلى الخصائص السابقة التي تتمتع بها البنية التحتية (طول العمر الإنتاجي لأصول البنية التحتية؛ توفر عوائد مستقرة نسبيا... إلخ)؛ هناك خصائص أخرى (كوجود إرتباطات منخفضة للإستثمار في البنية التحتية مع محفظة الإستثمارات الأخرى؛ توفير تحوط ضد تآكل في رأس المال... إلخ)، تجعل الإستثمار في البنى التحتية فرصة لا مثيل لها وبديلة عن السندات، ولكن بالطبع الإستثمار في البنية التحتية يحمل في طياته العديد من المخاطر بالنسبة للمستثمر كالمخاطر التي ترافق المشروع الذي سيتم تطويره، ومن خلال الأهمية البارزة لمشروعات البنية التحتية على جميع المستويات والقطاعات المختلفة، وجب الاستثمار فيها وفقا لمعايير وأسس تساهم في عملية الإستثمار في البنية التحتية.



## المطلب الثالث: الإستثمار في مشروعات البنية التحتية:

تتميز البنية التحتية باختلاف أنواعها بضخامتها من حيث القيمة المالية وحجمها، لذا وجب الإستثمار فيها بناء على خصائصها من خلال طرق الإستثمار فيها لذلك سنقدم من خلال هذا المطلب مفهوم الإستثمار في البنية التحتية وإبراز فوائده ومختلف المخاطر والعيوب المترتبة على ذلك وبعدها يتم عرض أهم المقومات التي تعمل على نجاح مشروعات البنية التحتية، ونبرز دور النفقات العامة التطويرية في تطوير البنية التحتية، وبعدها يتم عرض دور البنية التحتية في تعزيز النمو الإقتصادي كما يلي:

**أولاً: مفهوم الإستثمار في البنى التحتية:** الإستثمار في قطاع البنى التحتية "يعني توفير الخدمات اللازمة والأساسية التي تتبناها الدولة في الجوانب المتعددة من أجل تطوير الإقتصاد وتنميته، والعمل على تحسين وترقية الخدمات وجودتها في مجالات النقل الإتصالات والطاقة... الخ، ويتولد عن هذا النوع من الإستثمار جانبان، جزء يرتبط بالتنمية الإقتصادية للدولة والجزء الثاني هو العمل على جذب المستثمرين للمشاركة في الإستثمار في مشروعات البنية التحتية"<sup>1</sup>.

**ثانياً: فوائد ومخاطر الإستثمار في مشروعات البنية التحتية:** تتمثل فوائد ومخاطر الإستثمار في مشروعات البنية التحتية فيما يلي:

**1- فوائد الإستثمار في البنى التحتية:** يترتب على الإستثمار في مشروعات البنية التحتية الجديدة أن تحصل إقتصاديات الدول على فوائد يتحقق بعضها في المدى القصير، والباقي يتحقق على المدى البعيد<sup>2</sup>؛

**1-1- في المدى القصير:** يحقق الإستثمار في مشروعات البنية التحتية الضخمة ما يلي:

أ- يؤدي الإستثمار في مشروعات البنية التحتية إلى الرفع من معدلات التشغيل؛

ب- يحقق الإستثمار في مشروعات البنية التحتية زيادة مستويات الطلب الكلي؛

ت- يساهم الإستثمار في مشروعات البنية التحتية في رفع مستويات الناتج المحلي الإجمالي، بالإعتماد على قيمة مضاعف الإنفاق الإستثماري؛

ث- تسهم تلك المشروعات في خفض معدلات البطالة لما توفره من فرص عمل للعديد من التخصصات في المجالات المختلفة؛

**1-2- على المدى البعيد:** بمجرد الإنتهاء من تلك المشروعات، تبدأ آثارها طويلة الأجل في الظهور، كالمستشفيات والطرق والجسور والتعليم، وكلها لها عوائد إجتماعية على المدى الطويل.

**2- مخاطر ونقائص الإستثمار في البنية التحتية:** بمقابل الفوائد السابقة تنجر عن عملية الإستثمار في البنية التحتية جملة من المخاطر نوردتها كما يلي<sup>3</sup>:

**1- تفتقر أغلبية عمليات إتخاذ القرارات في مشروعات البنية التحتية إلى الشفافية والمساءلة العامة لذلك، وبالتالي فمعظمها لا يقدم فائدة لا للدولة ولا للأفراد، مما يؤدي إلى تحديد المشروع بصورة خاطئة؛**

**2- عدم إعتداد شروط الحكم الرشيد لمشروعات البنية التحتية الضخمة التي تتميز بمخاطرها المرتفعة ومن ثم فهي لا تساهم في تحقيق النمو الإقتصادي والتقليل من حدة الفقر بفعل التقييم غير الجيد؛**

<sup>1</sup> - بشير بن عيشي، عمار بن عيشي، تقييم مشاريع البنية التحتية الجزائرية في ظل الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مرجع سبق ذكره، ص5.

<sup>2</sup> - محمد براهم السقا، البنى التحتية علاج للبطالة المجتمعات الخليجية، المستثمرون، كلية العلوم الإدارية:

<http://mosgcc.com/mos/magazine/article.php?storyid=1523>

تاريخ الاطلاع 12 جوان 2019، على الساعة 14:00.

<sup>3</sup> - Hammami, Mona, Ruhashyankiko, Jean-Francois, and Yehou, Etienne B, Determinants of public Private Partnerships in infrastructure, IME working paper, 2006, p8.

- 3- تتصف بعض مشاريع البنى التحتية الضخمة بمميزات تجعلها معرضة للفساد كونها تخلف مشروعات كبيرة أو توفر عقوداً ضخمة، ومن ثم فإن أغلب التحقيقات في أمور الفساد تتعلق بمشروعات البنى التحتية؛
- 4- عدم إمكانية التوزيع العادل للمنافع والتكاليف المتعلقة بالإستثمار في مشروعات البنية التحتية وهذا ما يؤثر بصفة غير عادلة على المجتمع والبيئة؛
- 5- عادة ما تتجه الدراسات التحليلية إلى المبالغة في توقع قيمة الأرباح المنتظرة من الإستثمار في مشروعات البنية التحتية وتخفيض التكاليف المرتبطة بها، ما يؤدي إلى إفتقارها لدراسة الجدوى الإقتصادية الفعالة.
- ثالثاً: مقومات نجاح مشاريع البنية التحتية:** يتطلب نجاح الإستثمار في مشروعات البنية التحتية ضرورة التحول من دعم مشروعات البنية التحتية عالية الخطورة ذات رؤوس الأموال العالية نحو المشاريع التي تكون في مصلحة الفقراء أو ما تعرف بمشاريع البنى التحتية الذكية ومن أبرز مقومات نجاح مشروعات البنية التحتية نذكر:<sup>1</sup>
- 1- تشجيع مشاريع البنية التحتية الذكية التي تستفيد منها الطبقات الهشة والفقيرة في المجتمع، وذلك بالتركيز على تحقيق أهداف إقراضية دقيقة على مستوى القطاعات الرئيسية والفرعية؛
- 2- يجب ضمان مشاركة جميع الأطراف المعنية قبل القيام باتخاذ القرارات عند البدء في تنفيذ مشروعات البنية التحتية، وذلك من أجل دراسة تقييمية شاملة لكافة الخيارات؛
- 3- ضرورة الإلتزام من طرف المستثمرين بشروط الحكم الرشيد والجدوى القطاعية قبل القيام بأي إستثمار في مشروعات البنية التحتية؛
- 4- العمل على تطوير إرشادات خاصة بمكافحة الفساد حسب نوع القطاعات المستثمر فيها، وقام البنك الدولي بتطوير إطار قانوني يتعلق بمكافحة الفساد والحكم الرشيد لتوفير الإرشادات اللازمة بهذا الغرض في مشروعات ونشاطات البنك المستقبلية؛
- 5- يجب الإلتزام بأعلى الحقوق والمعايير الدولية الإجتماعية، في حالة الإستثمار في مشروعات البنية التحتية بهدف تعزيز حماية الحقوق الإجتماعية والبيئية للمجتمعات المتأثرة بتنفيذ هذا النوع من المشروعات؛
- 6- ضمان تحقيق الشفافية والمشاركة المجتمعية في مراحل تنفيذ المشاريع، والتي تعد من الشروط الأساسية لتنفيذ الإستثمار في مشروعات البنية التحتية؛
- 7- تعيين هيئة رفيعة المستوى تتشكل من أعضاء مؤثرين للإشراف على الإستثمار في مشروعات البنية التحتية خلال مراحل الإعداد والتنفيذ، وذلك للحصول على آليات قوية مستقلة للرقابة على مشروعات البنية التحتية الكبيرة والتي من شأنها أن تساعد في ضمان مشروعات البنية التحتية للتخفيف من حدة الفقر؛
- 8- تهيئة البيئة المناسبة لإقامة مشروعات البنية التحتية الذكية، وذلك بدعم تنفيذ إصلاحات قانونية أو تشغيلية وإرشادات حول معايير الممارسة الدولية، وذلك لمواجهة العراقيل في مؤسسات التمويل الدولية بسبب معوقات في القوانين والسياسات التشغيلية وعدم الوضوح في بعض القضايا الرئيسية المعلوماتية؛
- 9- القيام بتعديلات دقيقة حقيقية لحجم الأثر التنموي للمشاريع (وبالأخص تأثيرات مشروعات البنية التحتية على تخفيف معدلات الفقر)، وليس لحجم القروض على مستوى كل دولة على حدى، وذلك بهدف تغيير الحوافز للموظفين مع التركيز على الأثر التنموي دون التركيز على قيمة الإقراض؛

<sup>1</sup> -bank information center 2012. <https://bankinformationcenter.org/en-us/update/a-critique-of-the-world-banks-2012-gender-report/> consulted in:03/01/2020, at 18:00;

**10-** بمهدف قياس حجم الأثر الفعلي المترتب على قروض دعم مشروعات البنية التحتية في التقليل من معدلات الفقر، يتطلب الأمر ضرورة إنشاء وحدة تقييم صغيرة مستقلة.

**رابعاً: دور النفقات العامة في تطوير البنية التحتية:** يبرز دور النفقات العامة على اعتبار أنها أحد أدوات السياسة المالية والتي تستخدم للتأثير على الطلب الكلي الفعال وعلى مستوى التشغيل والناتج المحلي الإجمالي للدولة وهو ما يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية، بحيث تعمل النفقات التطويرية على استخدام الموارد المعطلة بفعل الإنفاق على البنية التحتية، وهذا ما سيحفز المستثمرين المحليين والأجانب لإقامة خطط استثمارية لغرض الاستفادة من خدمات هاته المشروعات، والتي تتم بفضلها عمليات النقل والإنتاج والتسويق، وبالتالي تعمل النفقات العامة وبالخصوص التطويرية (و هي نفقات رأسمالية تنفقها الدولة على البنية التحتية المادية كقطاع النقل الطرقي والطاقة (الكهرباء) والمياه(السدود)، والبنية التحتية غير المادية والتي تمثل البنية المؤسسية والقانونية، والتي تهيء الجو الاستثماري المناسب للقطاع الخاص) في الرفع من نمو معدل الاستثمار، وذلك بتعويض تناقص الاستثمار الخاص، وذلك ما يؤدي إلى الحصول على مناصب عمل جديدة وتحسين مداخيل الأفراد، وبالتالي الرفع من القدرة الشرائية، وهو ما يسمح بزيادة وتيرة الطلب الكلي الفعال، وهذا ما سيجذب الاستثمار نحو مشروعات البنية التحتية، وهو ما يعزز وتيرة التنمية الاقتصادية؛

**خامساً: دور البنية التحتية في تعزيز النمو الاقتصادي:** تعد البنية التحتية الأسلوب المناسب لتحقيق النمو الاقتصادي، ويتطلب قيام أي عملية إنتاجية في كل النشاطات الاقتصادية وجود خدمات الطاقة الكهربائية والاتصالات وخدمات النقل والمواصلات، باعتبارها من أساسيات الإنتاج، وتساهم خدمات البنية التحتية في توفير المواد واللوازم الأولية للمؤسسات الصناعية من مصادرها وتسويق المنتجات إلى نقاط بيعها، وتعمل على تحفيز الاستثمارات والتقليل من تكاليف الإنتاج والرفع من القدرات التنافسية والإنتاجية، وتساهم مشروعات البنية التحتية في تعزيز النمو الاقتصادي بنسب متفاوتة حسب أهميتها الاقتصادية، فمنها ما يساهم بصفة رئيسية وبدرجة قوية في تعزيز البيئة الاستثمارية، وتطوير الأنشطة الاقتصادية، ومثال ذلك مشروعات البنية التحتية الطاقوية(توليد الطاقة الكهربائية والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات)، ومنها ما يساهم بدرجة أقل وبنسب ضعيفة مثل: مشروعات البنية التحتية الإجتماعية (كالملاعب الرياضية الضخمة، والطرق الخالية والمباني الإدارية الضخمة)؛

ويؤثر حجم التدفقات النقدية على مشروعات البنية التحتية وجود خدمات البنية التحتية بصفة إيجابية على النمو الاقتصادي، نتيجة لما تتمتع به هذه المشروعات من قدرات تساهم في تعزيز وجذب الاستثمارات، وتخفيض التكاليف والرفع من معدلات النمو خاصة في الدول التي بها مستوى الدخل منخفض، أو خلال المراحل الأولية من خطة التنمية الاقتصادية، وتساهم خدمات البنية التحتية في الرفع من معدلات النمو الاقتصادي وهذا من خلال:<sup>1</sup>

**1-** تخفيض تكاليف الإنتاج وذلك من خلال توفير المدخلات الضرورية لعملية الإنتاج كالطاقة الكهربائية وخدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وغيرها من الخدمات، والتي تساهم في زيادة القيمة المضافة للأنشطة الاقتصادية، ويعد عدم قدرة الحكومات على توفير متطلبات البنية التحتية اللازمة على التأثير السلبي على جذب الاستثمار، ويؤدي ذلك لقيام المؤسسات الاقتصادية لتوفيرها على حساب نفقاتها الخاصة من أجل الإستمرار في الإنتاج، وهذا بدوره سيرفع من قيمة النفقات الاستثمارية المستحقة، وترتفع تكاليف الإنتاج على حساب القطاع الخاص بالمقارنة مع المنتجات المنافسة الأمر الذي يضعف القدرة التنافسية حتماً؛

**2-** إتساع حجم الأسواق وهذا من خلال التقليل من تكاليف النقل والإنتاج وتعزيز إمكانية وصول البضائع لأماكن جديدة، بصفة آمنة وخلال وقت وجيز، وذلك بفضل الاستفادة من خدمات البنية التحتية لقطاع النقل والمواصلات من طرق وخطوط سكة

<sup>1</sup> - عبد الفتاح أحمد نصر الله، زكي عبد المعطي أبو زيادة، دور البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين، مرجع سبق ذكره، ص 23، 22.

حديدية وموانئ ومطارات، التي تلعب دورا مهما ومحوريا في توسع الأسواق ما يؤدي إلى الرفع من حجم الإنتاج وقيمة الأرباح، وكل هذا سيساهم في تعزيز القيمة المضافة والنتائج المحلي الإجمالي بنسب مقبولة؛

**3-** يرتبط النمو في الصادرات بالنمو السريع في خدمات وسائل الإتصال والمواصلات بحكم توسع العلاقات التجارية للدولة مع بقية دول العالم والتي يتطلب تنفيذها وجود خدمات البنية التحتية الجيدة والمناسبة وهو ما يجذب الإستثمار الأجنبي المباشر والنمو الإقتصادي.

يحقق الإستثمار في مشروعات البنية التحتية مجموعة من المزايا والتي تعود بالإيجاب على إقتصاد البلد المستثمر فيه كالرفع من معدلات التشغيل، و مستويات الطلب الكلي، الناتج المحلي الإجمالي، وتخفيض معدلات البطالة، بالمقابل هناك بعض المخاطر والتي من شأنها أن تعود بالسلب على إقتصاد البلد المستثمر فيه كعرضها للفساد، التقييم غير الجيد، تحديد المشروع بصورة خاطئة، إفتقارها لدراسة الجدوى الإقتصادية الجدية، وهناك من العوامل والمقومات التي تساهم في نجاح هذه المشروعات، بحيث إذا تم التركيز على هذه العوامل بشكل جدي يؤدي إلى الإختيار الصحيح والملائم لمشروعات البنى التحتية التي تلبي الحاجات، والتي يطلق عليها مشروعات البنية التحتية الذكية، وتلعب النفقات التطويرية دورا مهما في تطوير البنية التحتية وهو ما ينعرج عنه المساهمة الفعالة لمشروعات البنية التحتية في تحقيق النمو والتنمية الإقتصادية.

يتحدد مفهوم البنية التحتية من خلال نوع القطاع الذي يتم مباشرة الاستثمار فيه فنجد مشروعات البنية التحتية الاقتصادية 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،

يعمل الإستثمار في البنية التحتية على تحقيق الكفاءة الإقتصادية، والتقليل من تكاليف النقل وتلف الإنتاج و يدعم ويعزز الإنتاجية، ويحقق عوائد إقتصادية إضافية من خلال فتح أسواق جديدة، بالمقابل تتجنب الحكومات الوقوع في المخاطر المترتبة عن الإستثمار في مشروعات البنية التحتية، لذلك يتم مشاركة القطاع الخاص في عملية التمويل، والإنجاز من أجل تقاسم هذه المخاطر ومحاولة التقليل منها، ومن المقومات التي تساهم في نجاح الإستثمار في مشروعات البنية التحتية هو تشجيع مشاريع البنية التحتية الذكية، والتي تلمس الطبقات الفقيرة وضمان مشاركة جميع الأطراف المعنية عند البدء في تنفيذ مشروعات البنية التحتية وذلك من أجل دراسة تقييمية شاملة لكافة الخيارات، وإضفاء المزيد من الشفافية والمصداقية، وتطبيق شروط الحكم الراشد والقيام بإصلاحات قانونية من أجل تهيئة المناخ الإستثماري في مشروعات البنية التحتية، وتقوم النفقات التطويرية بدور هام في تطوير البنية التحتية من خلال الرفع من نمو معدل الإستثمار، وتساهم مشروعات البنية التحتية في تعزيز النمو الإقتصادي من خلال تخفيض تكاليف الإنتاج وإتساع حجم الأسواق.

## المبحث الثاني: أهمية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

بعد إستعراض ماهية البنية التحتية في المبحث السابق، يتم التطرق في هذا المبحث إلى قطاع إقتصادي يعد من أهم قطاعات البنية التحتية وهو قطاع النقل، من خلال التركيز على مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وهذا بتحديد أهم التعاريف المقدمة لقطاع النقل من قبل الجغرافيين والإقتصاديين، وإستخلاص أهم الخصائص المميزة لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل ثم إبراز الأهمية الإقتصادية لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ثم نقدم تفاصيل مشروعات النقل المتكونة أساسا من إنشاء وصيانة البنية التحتية للنقل وتشغيل خدمات البنية التحتية بواسطة وسائط النقل والخدمات المساعدة لتشغيل النقل ومكونات البنية التحتية لقطاع النقل من خلال قطاع النقل البري عبر الطرق والسكك الحديدية وقطاع النقل البحري(الموانئ)، وقطاع النقل الجوي(المطارات)، ثم إستعراض التكامل بين البنية التحتية وقطاع النقل وهذا بتوضيح العلاقة والترابط بين عناصر قطاع النقل والأنواع المختلفة الأخرى لقطاعات البنية التحتية، ومنظومة النقل عموما، وكل هذا ضمن المطالب التالية:

## المطلب الأول: ماهية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

توالت المفاهيم الخاصة بقطاع النقل من طرف الإقتصاديين والمختصين في الجغرافيا، نظرا للأهمية التي يقدمها قطاع النقل في تنمية وتطوير إقتصاديات الدول، وهناك مجموعة من الخصائص التي تميز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وسيتم عرض كل من مفهوم وخصائص وأهمية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كما يلي:

**أولا: تعريف قطاع النقل:** يعد قطاع النقل أحد أهم قطاعات البنية التحتية، ويمكن إستعراض مجموعة من المفاهيم الخاصة به كما يلي:

- مجمع أكسفورد **Oxford** عرف النقل على أنه: "أخذ أو حمل (الناس أو البضائع) من مكان إلى آخر عن طريق السيارة، الطائرة أو السفينة، وهو تعريف دقيق؛"

- كما يعرف الإقتصادي تومسون **J.M. Thomsan** النقل فيقول: " على الأغلب خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف المقصود، سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع، دون أن يكون هدفا في حد ذاته. " وتأتي أهمية وسائل النقل في حياة الفرد والمجتمع من زاويتين:

-الزاوية الأولى: تعتبر وسائل النقل عامل محدد له أهمية قصوى في تحديد إختيار الأفراد وأسرههم للمكان الذي يقطنون فيه ومكان العمل؛

-الزاوية الثانية: الدور الفعال الذي تلعبه وسائل النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع.

-يقدم "هانز أدلر" **تعريفا للنقل** يقول فيه: " يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان بمراكز الإستهلاك". ومنه فإن أدلر يركز على مسألة العلاقة بين الإنتاج والإستهلاك، كما يطرح في الوقت نفسه موضوع الإتصال بين الأهلة بالسكان مؤكدا بذلك على دور النقل في التطور الحضاري وتسهيل حركة وإنتقال البضائع والأشخاص؛

-وهناك من يعرفه" بأنه النشاط الإقتصادي الذي يتعلق بحركة الأفراد أو السلع من مكان لآخر متجاوزا المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع رغم تواجد صعوبات"؛<sup>1</sup>

وينظر للنقل في إقتصاديات النقل على أن الهدف الأساسي من وسائل النقل سواء البرية العامة والخاصة أو البرية أو الجوية هو تحقيق أهداف محددة لا يمكن تجاهلها، من أهمها عنصرا التشغيل والتكاليف لوسائل النقل.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- ABRAHAM Claude et Autres, pour **une régulation durable du transport routier de marchandise**, Rapport de synthèse, Documentation française -parais, 2008, p 09.

<sup>2</sup>- أحمد عبد السميع علام، علم إقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، مصر، 2009، ص 10.

ويعرف النقل بأنه "ذلك النشاط الإقتصادي الذي يعمل من خلال وسائله المختلفة على إختزال البعدين المكاني والزمني للأفراد والسلع بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها".<sup>1</sup>

ويرى الجغرافيون أمثال **تري وارتا Trewartha** أن النقل "يخلق المنفعة المكانية للسلعة كما تخلق الصناعة المنفعة الشكلية لها"<sup>2</sup>، بينما يرى **بارك Barke** بأن النقل "هو الوسيلة التي يتم بها نقل السلع والأفراد من مكان لآخر"<sup>3</sup>، ولقد عرفه **برافورد Bradford** بأنه "حركة السلع والأفراد والأفكار من مكان لآخر"<sup>4</sup>.

في حين عرفه الإقتصاديون بأنه "نشاط إقتصادي يتعلق بحركة الناس والسلع من مكان لآخر متجاوزا المساحة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، أو أنه مجموعة الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والإقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر"<sup>5</sup>.

ومن خلال التعاريف السابقة يمكن استخلاص التعريف الآتي: قطاع النقل هو نشاط إقتصادي ذو خدمة إجتماعية يهدف لنقل السلع والأفراد، وتقديم خدمات التنقل من مكان إلى مكان آخر عبر وسائط نقل ضمن بنية تحتية متكاملة فيما بينها لتسهيل حركة التنقل،

ويعتبر قطاع النقل من أهم قطاعات البنية التحتية التي تسهم في تكوين رأس المال الثابت، وبالتالي يحتل دورا بارزا في تحقيق النمو الإقتصادي، حيث تنعكس وفرة وسائل النقل على التكلفة الحقيقية لأسعار السلع بجانب توفير الوقت لنقل البضائع مما يشجع حركة الإنتاج والتوزيع، من خلال تعزيز الطرق البرية ذات الكفاءة العالية وخطوط السكك الحديدية والموانئ، مما يسهل تنقل السلع والخدمات إلى الأسواق الأخرى ويزيد من تنافسيتها، أيضا يخفض تكاليف إستيراد المواد الأولية، بحيث ينعكس ذلك على التكاليف الكلية للمنتجات، كما أنه يشجع ويجذب الإستثمارات المحلية والأجنبية للدولة، وتسهم وفرة وسائل النقل والمواصلات الحديثة البرية والبحرية والجوية في تسهيل تبادل السلع وإنتقالها من منطقة لأخرى، ومن دولة إلى أخرى، فتتسع الأسواق المحلية والدولية وتنشأ المراكز التجارية المختلفة.<sup>6</sup>

**ثانيا: مميزات مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل:** بناء على ما تم عرضه من تعريف لقطاع النقل يمكن إستخلاص مجموعة من الخصائص تتميز بها مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كالتالي:<sup>7</sup>

- 1- تتسم مشروعات النقل بأن لها متطلبات من ناحية أهمية توافر البنية التحتية من طرق ومطارات وموانئ بحرية وسكك حديدية وما إلى ذلك، وهذه البنية التحتية لها متطلباتها الإستثمارية الكبيرة، يستلزم الأمر توفيرها قبل مرحلة التشغيل؛
- 2- صعوبة توزيع التكاليف الضخمة لإنشاء مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل على طوال فترة المشروع الذي قد يمتد لعشرات السنين، أي أن فترة الإهلاك طويلة للغاية؛

<sup>1</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، إستراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الإقتصاديات الحديثة، دار الأيام للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن 2019، ص 12.

<sup>2</sup> - A group of Italian Companies (CIITI): Pre-Feasibility Study of the New AL Faw Port .Volume 1.Italy, 2008, P28.

<sup>3</sup> - وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، لجنة قطاع النقل والمواصلات العراقية، الخطة الوطنية الخماسية-2010-2014، ورقة قطاع النقل والاتصالات، 2009، ص 33، 32.

<sup>4</sup> - A group of Italian Companies (CIITI): Pre-Feasibility Study of the New AL Faw Port .OP-Cit, P75-77.

<sup>5</sup> -Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure Transport Plan Evaluation a Programming، Phase 4، (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government، FINAL، July 2005، PP(10-79).

<sup>6</sup> - عبد الفتاح أحمد نصر الله، د زكي عبد المعطي أبو زيادة، دور البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين، مرجع سبق ذكره، ص 11.

<sup>7</sup> - عبد القادر فتححي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 179، 180.

3- تتميز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بالتكلفة العالية لمتطلبات أعمال الصيانة والإصلاح لهذه البنية الأساسية طوال فترة عمر المشروع؛

4- وجود المخاطر المرتبطة بمشروعات البنية التحتية للنقل وعدم وضوح مردودها المالي مقارنة بالفوائد التي تعود على المجتمع من تنفيذ هذه المشروعات؛

5- تنوع وإختلاف مخاطر مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل حسب الوسائط المتعددة لقطاع النقل ونوعية مشاريع النقل وبالتالي تتطلب مراجعة موقع كل مجموعة على حدي؛

6- يتحمل القطاع العام أغلبية المخاطر الناجمة عن تمويل البنية التحتية لمشروعات النقل خاصة المخاطر السياسية.

تعتبر مشروعات النقل أحد المقومات الإقتصادية الرئيسية لأي دولة، كما تعتبر من أهم الأبعاد الحضارية عبر مختلف الأزمنة إذا ما حققت حركة نقل سريعة ومرنة وآمنة في ظل المفاهيم العالمية الحديثة، وعليه سنتطرق الى أهمية قطاع النقل على مستوى الإقتصاد ثم أهمية البنية التحتية لقطاع النقل في الفرع الموالي.

### ثالثا: أهمية قطاع النقل على مستوى الإقتصاد:

1- يؤثر قطاع النقل على نمط وإستراتيجية التنمية الصناعية التي تقوم الدولة بإنتاجها وذلك في قطاع الصناعة، على إعتبار أن خدمات قطاع النقل المتنوعة تعمل على التأثير المباشر على عملية التوظيف الصناعي وذلك عند إختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسويق؛

2- يساهم قطاع النقل في الرفع من معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري)، وهذا من خلال قيام خدمات قطاع النقل على تسهيل عملية إنتقال التكنولوجيا المعرفية بحيث ترفع فاعليتها لزيادة معدلات النمو الإقتصادي، وهذا في حالة تجسيدها في شكل بضائع ومعدلات إنتاجية وفنية متطورة، وذلك ما يؤدي إلى رفع الطاقة الإنتاجية والتي تعتبر من أبرز محددات التنمية الإقتصادية، وذلك ما يفسر إرتفاع نسبة الإنفاق على قطاع النقل بأنواعه في الدول النامية، والتي بلغت حوالي 40% من مجموع الإنفاق على قطاع الخدمات؛

3- يعمل قطاع النقل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل، وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في إنتاج المنتجات بتكاليف أقل وهذا ما يضاعف المنتجات ويقلل الأسعار ويحقق فائض في المنتجات، ويؤدي وجود شبكة وسائل نقل متطورة يساهم في تصدير الفائض على الأسواق العالمية والرفع من العوائد والموارد المالية والضرورية من العملة الأجنبية لإستخدامها في توفير المستلزمات السلعية والرأسمالية لتدعيم برامج التنمية الإقتصادية؛

4- ترقية مركز ميزان المدفوعات وذلك بالرفع من قدرة الدولة التصديرية والحصول على المزيد من العملات الأجنبية، إضافة لتوفير الواردات من السلع الإنمائية، وهذا بتوجيه جزء منها لتشجيع الصناعات المتخصصة في إنتاج الصادرات وتوفير البدائل الأخرى، ويوفر تكاليف نقل المنتجات المصدرة إلى الخارج، وبدلك تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات؛<sup>1</sup>

5- يساهم قطاع النقل في تدعيم علاقات الترابط والتكامل الإقتصادي بين الصناعات المختلفة على مستوى قطاعي واحد أو قطاعات إقتصادية مختلفة، وهذا ما يؤدي إلى الرفع من حجم الوفورات الإقتصادية الداخلية والخارجية.

<sup>1</sup> - طارق عبد الفتاح الشريعي، إقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، 2011، ص 32.

رابعا: أهمية البنية التحتية لخدمات النقل والمواصلات: تعتبر مشروعات النقل من أهم عناصر البنية التحتية الخدمية وذلك بالنظر إلى جملة من الأسباب أهمها:<sup>1</sup>

1- تعمل البنية التحتية لقطاع النقل على التأثير بدرجة عالية في التركيب الداخلي في المراكز العمرانية والمساهمة في الأهمية الوظيفية للخدمات المقدمة في هذه المراكز؛

2- تعتبر البنية التحتية لقطاع النقل من العوامل الرئيسية والمهمة في تطوير التركيب الداخلي للمراكز العمرانية حاضرا ومستقبلا؛

3- تساهم البنية التحتية لقطاع النقل في إستقرار السكان في المناطق النائية والريفية وتعمل على القضاء على الهجرة؛

4- تقوم شبكة البنية التحتية لقطاع النقل بدور هام ومحوري في تأمين الحاجيات الإستهلاكية للسكان؛

5- تدعم شبكة الطرق وخطوط السكك الحديدية السكان داخل المراكز العمرانية في الحصول على الخدمات بطريقة سهلة وفي وقت وجيز؛

6- تساهم البنية التحتية لخدمات النقل في إحداث تنمية إقتصادية، وذلك من خلال الربط بين مناطق الإنتاج ومناطق الإستهلاك وتأمين إنتقال الأفراد؛<sup>2</sup>

7- يعد تطوير البنية التحتية لخدمات النقل من العوامل المهمة لتعزيز وتقوية والتكامل الإقتصادي الإقليمي من خلال وضع التنظيمات والقوانين المناسبة والملائمة من خلال تحديث وتفعيل الوسائط المتعددة للنقل.<sup>3</sup>

من خلال عرض مفهوم قطاع النقل تظهر جملة من الخصائص التي تتميز بها مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل ولعل أبرزها ضخامة هذه المشروعات من حيث الحجم والمبالغ المالية الضخمة التي تتطلبها عملية إنجازها، وتبرز الأهمية الإقتصادية لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في خلق وتطوير وتنمية إقتصاديات الدول وتقديم الخدمات للأفراد والمجتمعات من خلال وسائل النقل والتي تعد كوسائط لتسهيل التنقل عبر البنية التحتية لقطاع النقل.

1- ممدوح الدبس، الأسس النظرية والمنهجية لتقويم أثر العوامل الاقتصادية في التباين والتنظيم المكانيين للخدمات السكانية في المراكز العمرانية والاقاليم، مجلة جامعة دمشق، سوريا، المجلد 30، العدد، 03، 2014، ص ص: 669-673.

2- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص 16.

3- تقرير منظمة التعاون الإسلامي، شبكات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، "أثارها على التجارة والسياحة"، سلسلة توقعات منظمة التعاون الإسلامي، مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية والتدريب للدول الإسلامية، أنقرة، تركيا، أفريل 2016، ص: 01.



### المطلب الثاني: المكونات الأساسية لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

بعد التطرق لمفهوم وخصائص وأهمية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، سيتم في هذا المطلب التطرق لتفاصيل مشروعات قطاع النقل، والتي تبدأ بتنفيذ البنية التحتية مع أعمال الصيانة، ثم تشغيل خدمات النقل للأفراد والبضائع، ثم تقديم مجموعة من الخدمات المساعدة، ثم التطرق للمكونات الأساسية لعناصر البنية التحتية لقطاع النقل، بدءاً بعناصر البنية التحتية لقطاع النقل البري والتي تضم النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية، ثم عناصر البنية التحتية لقطاع النقل الجوي، وأخيراً عناصر البنية التحتية لقطاع النقل البحري وهي كما يلي:

أولاً: تفاصيل مشروعات النقل: تتضمن مشروعات قطاع النقل ثلاثة مجالات رئيسية وهي:<sup>1</sup>

- تنفيذ البنية التحتية وكذلك أعمال الصيانة؛

- تشغيل خدمات النقل (ركاب/بضائع)؛

- تقديم خدمات مساعدة.

<sup>1</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 181.

وبشكل مفصل يمكن عرضها تبعا للجدول التالي:

### الجدول (2-2) تفاصيل مشروعات النقل

البند	وساطة النقل	النقل الجوي	النقل البحري	السكك الحديدية
<b>1- البنية التحتية (إنشاء/صيانة)</b>	- الطرق. - الجسور. - الأنفاق. - المحطات النهائية.	- المطارات. - (مبنى الركاب/بضائع). - المدارج. - الممرات. - ساحات الوقوف. - أرضفة الانتظار.	- الموانئ البحرية. - محطات الركاب. - محطات الحاويات. - المستودعات	- السكة. - الجسور. - الأنفاق. - نظم الإشارات. - الورش. - محطات الركاب والبضائع. - مخازن.
<b>2- تشغيل خدمات نقل</b>	- نقل ركاب (داخل المدن/بين المدن). - نقل بضائع (داخل المدن/بين المدن).	- نقل ركاب (منتظم/عارض). - نقل بضائع.	- نقل ركاب. - نقل بضائع. - عبارات (ركاب/بضائع)	- نقل ركاب. - نقل بضائع.
<b>3- خدمات مساعدة</b>	- تموين بالوقود، - إصلاح وصيانة وسائل النقل؛ - متعهد نقل؛ - شحن وتفريغ؛ - محطات خدمة على الطريق؛ - حجز سفريات.	- إدارة مبنى الركاب؛ - ملاححة جوية؛ - إصلاح وصيانة؛ - ضيافة أرضية؛ - أسواق حرة؛	- وكلاء نقل بحري؛ - تداول البضائع؛ - تخزين البضائع؛ - تموين سفن؛ - إصلاح وصيانة سفن؛ - خدمات لوجستية.	- إصلاح وصيانة؛ - متعهد نقل بضائع؛ - شحن وتفريغ بضائع؛ - عربات الأكل والنوم؛ - إدارة مباني محطات ركاب.

المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، نظم المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل، نماذج من

بعض الدول العربية، مرجع سبق ذكره ص 182.

من خلال الجدول السابق والذي يعرض تفاصيل مشروعات النقل على أنها سلسلة هرمية قاعدتها الأساسية هي البنية

الأساسية مشكلة في عمليتين رئيسيتين هما:

أ- **عملية الإنشاء:** هي عبارة عن المرحلة الأولى في عملية إنجاز مشروعات البنية التحتية الأساسية لقطاع النقل، كونها مرحلة الإنطلاق وتنفيذ هذه المشروعات؛

ب- **عملية الصيانة:** وتبرز من خلال العمليات والأعمال اللاحقة المتعلقة بتطوير وصيانة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وعملية إنشاء وصيانة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل تكون على الوسائط المختلفة للنقل كما يلي:

**1- النقل البري على الطرق:** الطرق، الجسور، الأنفاق، المحطات النهائية؛

- **السكك الحديدية:** السكة، الجسور، الأنفاق، نظم الإشارات، الورش، محطات الركاب والبضائع، مخازن؛

- **النقل الجوي:** المطارات (مبنى الركاب/بضائع)، المدارج، الممرات، ساحات الوقوف، أرضفة الإنتظار؛

- النقل البحري: الموانئ البحرية، محطات الركاب، محطات الحاويات، المستودعات.
- 2- تشغيل خدمات النقل: وتشمل عملية إستغلال مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل عبر الوسائط المختلفة للنقل كما يلي:
- 2-1- النقل البري عبر الطرق: ويتم ذلك بإستغلال الطريق من خلال نقل الركاب والبضائع داخل المدن أو بين المدن عبر السيارات، الحافلات، الشاحنات، التراموي والميترو؛
- 2-4- النقل بالسكك الحديدية: ويتم من خلالها أيضا نقل الركاب والبضائع عبر عربات السكك الحديدية من خلال خطوط السكك؛
- 2-2 النقل الجوي: ويشمل نقل الركاب والبضائع عبر الطائرات دخل المدن أو بينها؛
- 2-3 النقل البحري: ويضم نقل الركاب والبضائع عبر العبارات والسفن.
- 3-الخدمات المساعدة: ترافق البنية التحتية لقطاع النقل جملة من الخدمات المساعدة لتشغيل وسائط النقل كما يلي:
- 3-1-النقل البري عبر الطرق: يشمل جملة من الخدمات المساعدة تكون على مستوى الطريق من خلال:
- التموين بالوقود من خلال المحطات التي يتم إنجازها بجانب الطرقات؛
- إصلاح وصيانة وسائل النقل والتي تعمل وتمر على مستوى الطريق؛
- متعهد نقل؛
- شحن وتفريغ مختلف البضائع عبر الطرقات؛
- محطات خدمة على الطريق وهي متعددة الخدمات لمستعملي الطريق؛
- حجز سفريات على مستوى محطات نقل المسافرين.
- 3-2-النقل البري بالسكك الحديدية:
- إصلاح وصيانة، عربات نقل الركاب والبضائع عبر الخطوط؛
- متعهد نقل بضائع، على مستوى العربات وخطوط السكك الحديدية؛
- شحن وتفريغ بضائع، على مستوى محطات السكك الحديدية؛
- عربات الأكل والنوم، وهي خاصة بنقل الركاب على مستوى خطوط السكك الحديدية؛
- إدارة مباني محطات ركاب، عبر خطوط السكك الحديدية داخل وخارج المدن.
- 3-3-النقل الجوي: وتتمثل الخدمات المساعدة فيما يلي:
- إدارة مبنى الركاب، المسافرين في رحلات جوية داخل وخارج المدن؛
- ملاحة جوية، تسيير مختلف الرحلات الجوية؛
- إصلاح وصيانة، الطائرات بمختلف أنواعها؛
- ضيافة أرضية، وهذا بتهيئة الأرضيات لنقل الركاب والبضائع؛
- أسواق حرة، وفضاءات تجارية على مستوى المطارات.
- 3-4-النقل البحري: ويضم الخدمات المساعدة التالية:
- وكلاء نقل بحري، والمكلفين بعمليات نقل الركاب والبضائع على مستوى الموانئ؛
- تداول البضائع، ومختلف السلع عبر البواخر على مستوى الموانئ؛
- تخزين البضائع، عبر مخازن الحاويات لنقل البضائع؛
- تموين سفن، بمختلف المواد واللوازم؛

-إصلاح وصيانة سفن، من طرف التقنيين على مستوى الموانئ؛  
-خدمات لوجستية، متعلقة بالسفن والبواخر عبر الموانئ.

### ثانيا: مكونات البنية التحتية لقطاع النقل

تشمل البنية التحتية لخدمة النقل والمواصلات الطرق والأرصفة والجسور والأنفاق وأيضا محطات التزويد بالوقود ومجالات إصلاح السيارات، يضاف إلى ذلك محطات الاستراحات وأماكن وقوف السيارات وغيرها من العناصر،<sup>1</sup> هذا بالإضافة إلى الموانئ، المطارات والسكك الحديدية، مما يجعل بالإمكان التمييز بين عدة قطاعات للنقل وهي في الجدول التالي:

#### الجدول رقم (2-3) عناصر البنية التحتية لقطاع النقل

عناصر البنية التحتية للمطارات	عناصر البنية التحتية للموانئ البحرية.	عناصر البنية التحتية للسكك الحديدية.	عناصر البنية التحتية للنقل على الطرق
- مباني ركاب؛ - مدرج لإقلاع وهبوط الطائرات؛ - أماكن لوقوف الطائرات. - أبراج مراقبة جوية؛ - مساعدات ملاحية ومحطات اتصالات ورصد للعناصر الجوية بالمطار؛ - محطة قوى كهربائية إضافية؛ - نظم إرشاد وإدارة؛ - خدمات مساعدة (أبراج حراسة- ورش صيانة... إلخ) - خدمات مكاملة (فندقية تموين- موقف سيارات... إلخ).	- المساحة الكلية للميناء (الأرضية والمائية)؛ - الطاقة الإستيعابية للميناء (بضائع- حاويات-ركاب)؛ - الأرصفة وأطوالها وأنواعها؛ - غاطس كل رصيف وعمقه؛ - المحطات وأنواعها (بضائع - حاويات-... إلخ)؛ - المساحات الملحقة بالميناء (مساحات مكشوفة-... إلخ) - معدات الشحن والتفريغ؛ - شبكة الميناء من طرق وسكك حديدية؛	- شبكة خطوط السكك الحديدية؛ + سكك (جسور-أنفاق...) + خطوط مكهربة وغير مكهربة؛ + خطوط مزدوجة وخطوط مفردة؛ + خطوط قياسية (اتساع 5، 1 متر) أو غير قياسية؛ + قضبان مثبتة على عوارض ترتكز على طبقة من كسر الأحجار على جسور ترابية؛ - نظم تثبيت القضبان؛ - محطات ركاب/مراقبة.	- شبكة الطرق البرية وأنواعها؛ + طرق سريعة؛ - طرق حرة- طرق منفصلة الحركة في الاتجاهين - طرق لا تتقاطع على المستوى نفسه مع أي طريق. - الجسور والممرات والأنفاق؛ - محطات الخدمات على الطرق؛ - الورش ومحطات الوقود؛ - مراكز ومحطات اللوجيستيات (نقل البضائع) - محطات التموين.

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على: عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، الصفحات 11، 12، 13.

من خلال الجدول السابق نستنتج أن البنية التحتية لقطاع النقل تتشكل من أربعة قطاعات أساسية وهي كالآتي:

<sup>1</sup> - ممدوح الدبس، الأسس النظرية والمنهجية لتقوم أثر العوامل الاقتصادية في التباين والتنظيم المكانيين للخدمات السكانية في المراكز العمرانية والاقليم، مرجع سبق ذكره، ص: 679.

**أولاً: قطاع النقل البري:** ويضم عنصرين أساسيين وهما قطاع النقل الطرقي وقطاع النقل عبر السكة الحديدية الطرقي:  
**أ- عناصر البنية التحتية للنقل على الطرق**

يعد الطريق مؤسسة خدمية توفر خدمة عامة مهمة تتمثل في التنقل والوصول إلى المكان المرغوب الوصول إليه، حيث يستوعب الطريق الحركة سواء كانت آلية أو حركة منشأة، وتتوقف كفاءة خدمة الطريق على استيعاب هذه الحركة في انسيابية دون إختناقات أو حوادث.<sup>1</sup>

ويعتبر النقل الطرقي عنصراً أساسياً من عناصر البنية التحتية لخدمات النقل والمواصلات لأنه يمكن من الربط بين مختلف المناطق والمدن والدول وتزداد أهمية النقل الطرقي مع زيادة حاجات نقل الأفراد والبضائع عبر شبكة الطرق التي تحتويها البنية التحتية، ولهذا السبب تعد شبكة الطرق شريان التنمية وضرورة من ضروريات تقدم الدول إقتصادياً وحضارياً وسياسياً.<sup>2</sup> من هذا المنطلق، تسعى الدول إلى توسيع شبكة طرقها البرية وتحسينها وفقاً لمعايير الجودة والأمان والسلامة لأن شبكة الطرق المعبّدة تشكل جزءاً هاماً من خطط التنمية لهذه الدول.<sup>3</sup>

وتتضمن شبكة الطرق البرية الأنواع المختلفة للطرق مثل ( الطرق السريعة؛ والطرق الحرة-الطرق منفصلة الحركة في الإتجاهين -طرق لا تتقاطع على المستوى نفسه مع أي طريق آخر أو سكك حديدية أو ممرات مشاة)؛ بالإضافة إلى الجسور والممرات والأنفاق؛ ومحطات الركاب النهائية؛ محطات الخدمات على الطرق؛ الورش ومحطات الوقود؛ مراكز ومحطات اللوجيستيات (نقل البضائع)؛ ومحطات الترميم؛

**ب- عناصر البنية التحتية للنقل بالسكك الحديدية:** تشمل البنية التحتية للسكك الحديدية على خطوط السكك الحديدية ولواحقها من البنية التحتية كالجسور والأنفاق؛ بالإضافة إلى الخطوط المكهربة وغير المكهربة السريعة على شكل كوراديا؛ وقد تكون هذه الخطوط مزدوجة أو مفردة؛ بالإضافة إلى القضبان ونظم تثبيتها؛ محطات ركاب/مراقبة؛ ونظم إشارات؛ المخازن؛ والورش؛  
**ثانياً: عناصر البنية التحتية للنقل بالموانئ البحرية:** تتشكل أساساً عناصر البنية التحتية للموانئ البحرية من:

- 1- المساحة الكلية للميناء (الأرضية والمائية): وتمثل الأصل الرئيسي الذي يبنى عليه الميناء ويتكون من الأرضية والجزء المائي المحيط بأرضية الميناء؛
- 2- الطاقة الإستيعابية للميناء (بضائع-حاويات-ركاب): ويمثل الحجم الكلي الذي يسعه الميناء ويضم الحاويات والبضائع والركاب؛
- 3- الأرصفة وأطوالها وأنواعها، وهو المكان الذي ترصو فيه السفينة على مستوى الميناء؛
- 4- غاطس كل رصيف وعمقه، وهو الشكل العرضي للميناء؛
- 5- المحطات وأنواعها (بضائع-حاويات-حبوب-ركاب... إلخ)، وتختلف حسب نوع المنقولات من بضائع وحاويات وركاب، على مستوى الميناء؛
- 6- المساحات الملحقة بالميناء (مساحات مكشوفة-مخازن-سقائف... إلخ)، وتعتبر فضاءات مفتوحة وجزء ثانوي على مستوى الميناء؛
- 7- معدات الشحن والتفريغ، ومختلف الآلات والمعدات المتعلقة بشحن وتفريغ البضائع على مستوى الميناء؛

1- عبد الله حمادة الطرزي، شبكة طرق النقل الباطنة بسلطنة عمان، دراسة جغرافية في التحليل الكمي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد 92، السنة الرابعة والعشرون، 1999، ص 89.

2- نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

3- فريال بنت الهاجري، التوزيع الجغرافي لخدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية خلال القرن العشرين، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد 95، السنة الرابعة والعشرين، 1999، ص ص 161-162.

8- شبكة الميناء من طرق وسكك حديدية، ومختلف وسائل النقل للبنية التحتية الرابطة بين الميناء ومناطق المدن من طرقات وخطوط سكك الحديدية؛

9- وسائل خدمات وتسهيلات أخرى، متعلقة بالبواخر والسفن على مستوى الموانئ.

**ثالثاً: عناصر البنية التحتية للنقل بالمطارات:** وتضم البنية التحتية للمطارات مجموعة من العناصر تتمثل في مباني الركاب؛ ومدج لإقلاع وهبوط الطائرات؛ وأماكن توقفها؛ وأبراج مراقبة جوية؛ بالإضافة إلى المساعدات ملاحية ومحطات اتصالات ورصد للعناصر الجوية بالمطار؛ محطات قوى كهربائية إضافية؛ ونظم إرشاد وإدارة؛ والخدمات المساعدة (كأبراج حراسة-ورش صيانة... إلخ)؛ والخدمات مكاملة (فندقية تموين-موقف سيارات... إلخ).

من خلال عرض تفاصيل مشروعات قطاع النقل يمكن إجمالها في ثلاثة مجالات أساسية من خلال تنفيذ البنية التحتية، وهذا بالإنطلاق في تنفيذ هذه المشروعات والصيانة من خلال الأعمال اللاحقة المتعلقة بتطوير وصيانة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ثم تأتي عملية تشغيل خدمات النقل عبر الوسائط وتشمل عملية استغلال مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل عبر الوسائط المختلفة للنقل ثم ترافق البنية التحتية لقطاع النقل جملة من الخدمات المساعدة لتشغيل وسائل النقل، وبدورها تشكل البنية التحتية للنقل من أربعة مكونات رئيسية من خلال النقل البري والذي يضم النقل عبر الطرق، ويضم شبكة من الطرق بمختلف أنواعها السريعة والفرعية والنقل بالسكك الحديدية، ويضم خطوط السكك الحديدية ولواحقها من البنية التحتية كالأنفاق والجسور، والنقل البحري يضم الموانئ و لواحقها كالأرصفة، والنقل الجوي ويضم المطارات ولواحقها.

## المطلب الثالث: علاقة قطاع النقل بالبنية التحتية

إنطلاقاً من أهمية البنية التحتية لقطاع النقل؛ يمكن إبراز دورها في تطوير قطاع النقل والتكامل بين البنية التحتية وقطاع النقل (وسائط النقل، وتشغيل خدمات النقل) من شأنه خلق تنمية اقتصادية، والمساهمة في النهوض بالقطاعات الاقتصادية الأخرى ولهذا من خلال هذا المطلب سيتم إبراز علاقة قطاع النقل بالبنية التحتية، كما يلي:

## أولاً: قطاع النقل ودعم البنى التحتية:

ترتبط فعاليات النقل بأسلوب طردي وبطريقة مباشرة بالبنى التحتية، وتتعلق معظم فعاليات البنى التحتية بمتطلبات وتجهيزات النقل الأساسية والتكميلية، خصوصاً الطرق والمحطات والموانئ والجسور والأنفاق ومحطات الإستراحة والوقود وغيرها، بالإضافة إلى تمديدات المياه والكهرباء والغاز والصرف الصحي والزراعي والإتصالات... الخ، وهذه الفعاليات للبنى التحتية محوراً هو قطاع النقل والمواصلات، وهذه القطاعات لا تعتبر هامة للتنمية الاقتصادية والتوسع العمراني، وتنفيذ الخطط الموضوعية فقط، بل ضرورة حتمية لفعاليات الوجود الإنساني الحضاري، خاصة عند دعم هذه المرافق الأساسية بالمدارس والجامعات ومراكز البحوث والمستشفيات والمراكز الصحية المتخصصة، ومراكز الشباب والنوادي وقصور الثقافة، والخدمات السيادية والإجتماعية المتباينة، والمراكز التسويقية وغيرها، مما يتطلبه فعاليات التكامل المجتمعي لتحقيق أهداف التنمية الشاملة المستدامة، ويعتبر النقل من أهم أسس البنى التحتية ورأس المال الإجتماعي، خاصة إذا أخذ في الإعتبار مستلزماته وتجهيزاته الأساسية والتكميلية من طرق ومحطات سكك حديدية ومطارات وموانئ، ومستلزمات تصنيع وقطع غيار وصيانة، ومحطات وقود وجسور وأنفاق وورش... الخ، إلى جانب ذلك تفعيل لباقي البنى التحتية من تمديد شبكات كهرباء ومياه وصرف صحي وإتصالات وإنشاء مراكز متخصصة في شتى الميادين، خاصة للإرتباط اللصيق والمباشر والطردي بالخدمات، سواء كانت سيادية أو إجتماعية أو إقتصادية، تنعكس فعاليتها من واقع التشابكات الهيكلية، وقوى الدفع المتباينة، مما يجعل محوراً النقل كقوة دفع أساسية للتنمية، والعكس صحيح في عدم وجود تكامل إنتاجي فني، وكون فعاليات النقل محدودة، فتصبح من أهم المعوقات، مما يعني تمحور جل فعاليات الخدمات في إطار النقل والمواصلات.<sup>1</sup>

## ثانياً: إرتفاع معدلات رأس المال الثابت وتكامل الوسائط مع البنى التحتية:

يتصف الإستثمار في وسائط النقل والمواصلات بالتكثيف المطلق، ويتجه ثلثي الإستثمار لمتطلبات رأس المال الثابت، بالإضافة إلى تداخل إستثمارات النقل مع متطلبات وفعاليات البنى التحتية والأساسية من خلال:<sup>2</sup>

**2-1- إرتفاع معدلات رأس المال الثابت:** تتطلب مشروعات النقل والمواصلات تكثيف رأسمالي مرتفع، خاصة لتوظيفه في رأس المال الثابت قياساً بالمستلزمات والمدخلات التشغيلية، مثل إنشاء المطارات وشراء الطائرات وبناء الحطائر، وكذلك الموانئ ومتطلبات تشغيلها من بناء أرصفة ومخازن وسفن وأحواض... الخ، ومثلها بناء وتشبيد محطات وخطوط سكك حديدية وشراء قاطرات وعربات، وبناء ورش ومخازن وقطع غيار وإشارات وعلامات وغيرها، وشراء سيارات ومد آلاف الكيلومترات من الطرق، وثمن الأرض للإنشاءات السابقة، بالإضافة إلى الجسور والأنفاق مما يعتبر وفق التكلفة الإنشائية في إطار رأس المال الثابت، والذي يستحوذ في المتوسط على نسبة 70-75%، من إجمالي الإستثمارات في مشروعات النقل والمواصلات، وتتمثل النسبة الباقية في التشغيل من وقود وزيوت وإهتلاكات ونفقات إدارية وأقساط تأمين، وإيجارات ومرتبات ومكافآت وغيرها.

1- حمد سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، منشأة المعارف، 2003، ص ص 115، 116.

2- نفس المرجع السابق، ص ص 510، 511.

## 2-2- تكامل وسائط النقل مع البنى التحتية:

تتفاعل مشروعات النقل ومتطلباتها مع مشروعات البنى التحتية لتحقيق المزيد من الوفورات الخارجية، بإنشاء المطارات والموانئ والسكك الحديدية والطرق تتطلب حتما الإستناد إلى مشروعات المياه والطاقة والكهرباء، والخدمات الصحية والإجتماعية والمحاري ومتطلبات الصرف، والإسكان والإتصالات وغيرها من مشروعات البنى التحتية، بحيث تتكامل وتتفاعل مع مشروعات النقل والمواصلات، محققة برامج التنمية المستدامة، وتحقق الربحية الاقتصادية والإجتماعية؛

ويدعم تفاعل مشروعات النقل والمواصلات إنشاء المزيد من المدن العمرانية الجديدة، والتوسع في توطين المشروعات المتباينة، وأمثلة إستغلال الموارد، وزيادة التجمعات السكانية والتي تقرض بدورها المزيد من مشروعات البنى التحتية، فالتأثير الإيجابي العمراني متبادل، ليقود لمزيد من تنشيط التفاعلات والتشابكات الهيكلية وقوى الدفع والإعتماد المتبادل، مما يفرض حتمية التكامل الإقتصادي والفني بين مشروعات البنى التحتية والنقل والمواصلات، وبما يعظم المنافع الإجتماعية.

**2-3- منظومة النقل:** هي مجموعة من العناصر التي يقوم النقل عليها حيث يكمل كل منها الآخر في إطار منظومة متكاملة بما يمكن من قيام النقل بدوره المنشود في خدمة حركة التنمية كركيزة أساسية لإنطلاق المشروعات التنموية المختلفة، عمرانية وصناعية وفلاحية من إطار التخطيط إلى واقع التنفيذ.

### ثالثا: التكامل بين البنية التحتية وتشغيل خدمات النقل:

يظهر هذا التكامل (الرأسي) في بعض الوسائط مثل السكك الحديدية وشبكات مترو الأنفاق نظرا للإرتباط في النواحي الفنية والإقتصادية وأساليب التشغيل بين وحدة النقل والسكة، وبالطبع فإن من الصعب الفصل بين الشقين البنية التحتية والوحدات المتحركة، وبالذات بالنسبة لمختلف مراحل التخطيط والتنفيذ والتشغيل، وبالطبع فإن هناك التطور مستمر في تقنيات التنفيذ وبناء الوحدات ولا بد من تواجد الإدارة الموحدة للأخذ بهذه العناصر، وكذلك الأمر بالنسبة إلى مشروعات التطوير، كما هو الحال بالنسبة لإدخال نظم الجر الكهربائي أو كهربية الإشارات أو القطارات فائقة السرعة، فكل هذه الأمور تتطلب مراكز أبحاث ودراسات متطورة، ولا بد من توافر الإدارة المركزية للإنفاق على هذه الأبحاث، كما أن إدخال هذه النظم الجديدة يتطلب تطويرا كاملا في كل ما يخص البنية التحتية، وبالذات من ناحية التخطيط الأفقي والرأسي ومختلف مكونات السكة من قضبان حديدية وعوارض خرسانية، ووسائل تثبيت... الخ.<sup>1</sup>

بعد عرض العلاقة بين قطاع النقل والبنية التحتية يظهر التكامل بين قطاع النقل ومختلف قطاعات البنية التحتية من خلال دور قطاع النقل، بل إن جل فعاليات البنى التحتية تتمحور حول متطلبات وتجهيزات النقل الأساسية والتكميلية، إرتفاع معدلات رأس المال الثابت، وتكامل الوسائط مع البنى التحتية داخل إستثمارات النقل مع متطلبات وفعاليات البنى التحتية.

تبين من خلال العرض السابق أن قطاع النقل يعد من المقومات الاقتصادية لتحقيق التنمية الشاملة في مختلف البلدان نظرا لخاصية الديناميكية التي يتمتع بها في نقل البضائع والأفراد، والتي تتحقق بفضل وسائط النقل والتي تدعمها وجود بنية تحتية قوية لتساهم في إزدهار قطاع النقل من خلال الأهمية الاقتصادية الناجمة عنه، وتتكون مشروعات قطاع النقل من ثلاثة مجالات يقوم المجال الأول على إنجاز البنية التحتية لقطاع النقل وصيانتها ويتمثل المجال الثاني في تشغيل خدمات قطاع النقل بفعل الوسائط المختلفة كالبواخر والقطارات والطائرات، ويشمل المجال الثالث تقديم مجموعة من الخدمات المتفرقة والمساعدة لتشغيل وسائط قطاع النقل، وتتكون البنية التحتية لقطاع النقل من أربعة قطاعات رئيسية، يتمثل القطاع الأول في قطاع النقل البري ويتضمن شبكة الطرق بأنواعها، والقطاع الثاني قطاع النقل عبر خطوط السكك الحديدية، والقطاع الثالث القطاع البحري عبر الموانئ، والقطاع الرابع قطاع

<sup>1</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 281-282.



النقل الجوي عبر المطارات، وتتفاعل هذه القطاعات فيما بينها لتشكيل حلقة تكامل وترابط مع البنية التحتية للقطاعات الاقتصادية والإجتماعية كالصحة والتعليم ومنظومة النقل، لتظهر إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل والتي يتم تناولها من خلال المبحث الموالي.

### المبحث الثالث: إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

بعد التطرق في المبحثين السابقين لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، يتم التعرّيج في هذا الجزء من الفصل الأول إلى إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وذلك من خلال عرض المراحل التي مرت بها عملية تمويل مشروعات البنية التحتية ابتداءً من سنة 1800م وصولاً إلى القرن 21م، والذي شهد العودة القوية من قبل الحكومات إلى القطاع الخاص، حيث برزت صبغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص كآلية حديثة تجمع بين القطاع العام والقطاع الخاص، وسيتم عرض مفهوم كل من القطاعين العام والقطاع الخاص كلا حدى، ووجهة نظرهما ودورهما في تمويل مشروعات البنية التحتية، وأهم المزايا والمساوئ حول التمويل بصيغة الشراكة لمشروعات البنية التحتية حسب وجهة نظر كلا من القطاعين.

#### المطلب الأول: مراحل تطور تمويل مشروعات البنية التحتية عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص

منذ بداية القرن 19م مر الإقتصاد العالمي بظروف وأزمات إقتصادية انعكست سلباً على عمليات تمويل مشروعات البنية التحتية والتي تزامنت مع التغيرات في الأنظمة السياسية (إشترائية ورأسمالية)، وبهذا مرت عملية تمويل مشروعات البنية التحتية بأربعة مراحل، وكانت في مجملها تتم بواسطة القطاع العام الحكومي، ولكن مع سنة 1980م فقد تم الإستعانة بالقطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية وفقاً لشروط أساليب حديثة، والتي واكبت تطور النظريات الإقتصادية ويمكن التفصيل فيها كما يلي<sup>1</sup>:

**أولاً: الحرية الاقتصادية الكاملة: 1800م-1850م:** سادت هذه المرحلة من التمويل دولة إنجلترا وإتسمت بما يلي:

- 1- الحرية التامة لعمليات التمويل الكامل للبنية التحتية من قبل القطاع الخاص؛
- 2- ظهور الثورة الصناعية في أوروبا ساهم في تعزيز تمويل البنية التحتية من طرف القطاع الخاص؛
- 3- بروز المبادرات الفردية مع تزايد المشروعات الصغيرة التي تم تمويلها من طرف أفراد العائلات؛
- 4- النظريات الإقتصادية التي وضعها آدم سميث والموجودة في مؤلفه الإقتصادي المعنون بثروة الأمم.
- 5- بروز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كالسكك الحديدية، وقطاع الطاقة بإمداد المدن بالغاز، والفحم، وقطاع الاتصالات بتوزيع البريد بواسطة مؤسسات صغيرة الحجم، وبأعداد كثيرة تم إدارتها برؤوس أموال صغيرة،

**ثانياً: تنظيم وتقنين البنية التحتية 1850م-1945م:** من أهم السمات التي تميزت بها هذه المرحلة نذكر ما يلي:

- 1- إدراك حكومات الدول لأهمية البنية التحتية، وإرتباطها بالتطور الإقتصادي ورفاهية المجتمع؛
- 2- إدراك مخاطر تحول مزودي البنية التحتية من القطاع الخاص إلى تحكمهم في الأسعار، وتحقيق أرباح كبيرة على حساب مستخدمي البنية التحتية وبالتالي يصبحوا محتكرين؛
- 3- توجه المستثمرين لتشييد مشروعات البنية التحتية في المناطق الحضرية والإبتعاد عن المناطق الريفية الفقيرة والمناطق العمرانية الجديدة؛

4- إزدهار مشروعات البنية التحتية بشكل كبير، وإتسعت لتشمل البنية التحتية لقطاع النقل خاصة شبكات النقل الطرقي؛

<sup>1</sup>-Adam Smith An Inqui into Nature and Causes of the Wealth of Nations An Electronic Version Downloaded from ;http: www2,hn.psu.edu faculty jmanis Adam Smith Wealth Nations p, consulted in!10 03 2018, at11:00.

- 5- تطوير قطاع الطاقة بإستخدام الطاقة الكهربائية بشكل واسع، وتم إعداد شبكات الكهرباء، وقطاع البريد والاتصالات حيث تم إستعمال الخطوط الهاتفية، وقطاع المياه لتشغل حيزا كبيرا من مشروعات البنية التحتية بصفة عالية؛<sup>1</sup>
- 6- تشريع جملة من القوانين والأنظمة وهذا من أجل تنظيم قطاع البنية التحتية، وذلك كله بهدف حماية المستهلك؛
- 7- توجيه البنية التحتية بالشكل الذي يخدم الإقتصاد ككل، وليس فئات محدودة من المستثمرين؛
- 8- تقديم بعض الحكومات تسهيلات للمستثمرين لتشجيع عددا من مشروعات البنية التحتية في مقر إقامتهم من خلال منحهم الأراضي والإعفاءات الضريبية، وتوقيع عقود إمتياز طويلة الأجل معهم.<sup>2</sup>
- ثالثا: تأميم البنية التحتية وزيادة الدخل الحكومي 1945م-1980م: تميزت هذه المرحلة بتزايد التدخل الحكومي في تمويل مشروعات البنية التحتية كانت النظريات الإقتصادية المتضمنة الأفكار الإشتراكية قد ساهمت في إنتشار هذا النوع من التمويل وهو ما يصطلح عليه بالدولة المتدخلة،<sup>3</sup> حيث قامت الحكومات بما يلي:
- 1- تولي مسؤولية إعادة بناء وتأهيل البنية التحتية، ومثال ذلك قيام حكومة حزب العمال في إنجلترا بتأميم قطاع الطاقة المتمثل في محطات وشبكات الطاقة الكهربائية وقطاع الاتصالات؛
- 2- قيام حكومات بعض دول العالم الثالث والدول العربية بتأميم معظم قطاعات البنية التحتية، ومثال ذلك قيام حكومة الجمهورية العربية المصرية بعد ثورة يوليو بتأميم قناة السويس؛<sup>4</sup>
- 3- إنشاء مؤسسات وشركات تابعة للحكومة، وقامت بتأسيس ما يعرف بالقطاع العام؛
- 4- مساهمة القطاع العام بصفة كبيرة في بناء وتشغيل البنية التحتية؛
- 5- التمويل بأسلوب مباشر من الموازنة العامة والمحصلة أساسا من الضرائب والرسوم.
- رابعا: العودة إلى مشاركات القطاع الخاص من 1980م حتى العقد الثاني من القرن 21م: ما ميز هذه المرحلة هو إرتفاع مشاركة القطاع الخاص في أغلبية قطاعات البنية التحتية، وكان ذلك خلال سنوات الثمانينات من القرن 20م، وشمل ذلك قطاعي النقل والمواصلات، وقطاع الطاقة الكهربائية، وتم تسجيل خلال الفترة الممتدة من سنة 1984 إلى غاية سبتمبر 1990 حوالي 86 دولة قامت بخصخصة 547 شركة للبنية التحتية، وكان القطاع الخاص قد شارك مع القطاع العام في تمويل 574 مشروعا جديدا للبنية التحتية، وقد شمل ذلك حوالي 82 دولة، وكانت القيمة المالية لما تم خصخصته تقدر ب 357 مليار دولار أمريكي؛<sup>5</sup>

1- شهاب فاروق عبد الحي عزت، التحكيم في منازعات المشروعات المقدمة بنظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة 2014، ص13.

2- منصور محمد عبد العظيم عبد الرحمن، النظام القانوني وقواعد التحكيم لإقامة المشروعات الإستثمارية بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية بوت، أطروحة دكتوراه في الحقوق كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2009، ص، ص 20-21

3- علاء مصطفى عبد المقصود أبو عجيبة، الكفاءة الاقتصادية للشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل قطاع النقل، تجارب عالمية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2019، ص51.

4- جمال الدين نصار، تنفيذ مشروعات البنية التحتية باستخدام البوت، مركز القاهرة الدولي للإقليمي للتحكيم التجاري، كرسিকা والجمعية المصرية للمهندسين الانشائيين إسكون، الكتاب الفضي الجديد الطبعة الأولى سبتمبر 1999، ص5.

5- علاء مصطفى عبد المقصود أبو عجيبة، الكفاءة الاقتصادية للشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل قطاع النقل، مرجع سبق ذكره، نفس الصفحة السابقة.

وفي سنة 1990 قامت بعض الدول مثل إنجلترا وأستراليا بإبرام عقود طويلة الأجل تقوم على تحميل التمويل للقطاع الخاص، وذلك بتوليه عملية الإنشاء والتشغيل وتقديم الخدمات العامة، وهذا بتوسعة نطاق أساليب التعاون والشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتعدن بين الدول الأولى عالميا التي عملت بنمط الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ وكانت عدة دول مثل فرنسا، وألمانيا، والبرازيل، وجنوب أفريقيا، وكوريا... الخ، قد قامت بتطبيق نظام الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، وهو ما يؤكد أن المجال متاح أمام جميع الدول للدخول في مثل هذا النوع من المشاركة بين القطاعين العام والخاص، و مهما كانت مراحل التنمية التي تمر بها الدولة، فقد مرت تلك الدول على مدار السنوات الماضية بتجارب أهلتها لتنفيذ هذا النمط من العقود طويلة الأجل، وإستخلاص أهم النتائج التي تكفل نجاح المشروعات العامة المقامة بنظام الشراكة، بحيث أصبحت تلك الدول تمتلك القدرة على وضع نماذج ناجحة لهذا النوع من العقود.

**-العوامل المساهمة في تبني الشراكة لتمويل مشروعات البنية التحتية: من أهم العوامل التي أدت إلى الدفع نحو تبني هذا الاتجاه:**

**1- ظهور تطورات وإبتكارات تكنولوجية معقدة؛**

**2- زيادة حجم ديون الدول وإرتفاع قيود الموازنة؛**

**3- إرتفاع عدد الخبرات الدولية الناجحة لمشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية التحتية؛**

**4- تطبيق وتفعيل مبادئ المنافسة؛**

**5- تبني تشريعات جديدة للحكم هذه المشروعات لتعديل نظام السوق وقواعد المنافسة.**

إن عملية تمويل مشروعات البنية التحتية مرت بأربعة مراحل أساسية، تلخص في مضمونها حول تطور آليات دمج القطاع الخاص، وفتح المجال أمامه لمشاركة القطاع العام في تمويل مشروعات البنية التحتية، وبدأت المرحلة الأولى من سنة 1800م وإمتدت حتى سنة 1850م، وكان ذلك في دولة إنجلترا وتميزت بالحرية الاقتصادية الشاملة، وجاءت المرحلة الثانية إنطلاقا من سنة 1850م وإستمرت حتى سنة 1945م، وأهم ما ميزها هو طرح سلسلة من التنظيمات والقوانين لتنظيم البنية التحتية، لتليها المرحلة الثالثة والتي إنطلقت من سنة 1945م وانتهت سنة 1980م، وإتسمت بتأميم البنية التحتية وإرتفاع الدخل الحكومي، لتأتي المرحلة الرابعة وهي المرحلة السائدة حاليا وبدأت من سنة 1980م، وقامت مختلف الحكومات بالرجوع إلى أساليب التعاون والشراكة مع القطاع الخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاعات الإقتصادية.

### المطلب الثاني: دور القطاع العام وأهميته في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

يتم من خلال هذا المطلب تحديد المفهوم الشامل للقطاع العام، والدور الذي يؤديه في عمليات تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وبعدها نتطرق للفوائد والسلبيات الخاصة بالشراكة من وجهة نظر القطاع العام وهذا كما يأتي:

**أولاً: مفهوم القطاع العام:** تتعدد المفاهيم والتعاريف المتعلقة بالقطاع العام نورد بعضها كالتالي:

**1- القطاع العام هو** " تلك القطاعات التي تخضع للسيطرة الكاملة للدولة وتقوم بإدارتها وتسييرها وتخضع لرقابتها وتتمارس هذه القطاعات مهامها تحت إشراف الحكومة".<sup>1</sup>

**2- القطاع العام هو:** "ذلك القسم من الإقتصاد يعنى بصنفاات الحكومة فهذه الأخيرة تتلقى الدخل من الضرائب وغيرها من الإيرادات وتؤثر على أعمال الإقتصاد من خلال قراراتها الإتفاقيه و الإستثمارية (مصروفات حكومية) و عبر سيطرتها (من خلال السياسة المالية والضريبية) على قرارات الإنفاق والإستثمار في القطاعات الإقتصادية الأخرى".<sup>2</sup>

**3- هو ذلك القطاع الذي يرتبط بمفهوم الدولة ونشاطاتها بإعتباره وسيلة حكومية في يد الدولة لتحقيق صفقاتها والهدف من وجوده هو تغيير الهيكل الإقتصادي وتحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية".<sup>3</sup>**

من خلال التعاريف السابقة يمكن تحديد التعريف الآتي للقطاع العام: هو تنظيم حكومي بصفة كلية خاضع لسلطة الدولة وهيئاتها المحلية المركزية واللامركزية، في تسيير وإدارة المؤسسات يهدف لتحقيق المنافع والمصالح العامة للأفراد وتقديم الخدمات بواسطة المرافق العمومية، ويتميز القطاع العام بحركية بطيئة لأن معظم المبادرات الصادرة منه تخضع للتخطيط المركزي والتسيير الإداري وفق أساليب سياسية بيروقراطية، وتتماشى عادة خصائص القطاع العام مع النظام السياسي والإقتصادي لكل دولة.

### ثانياً: دور القطاع العام في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

يتم من خلال هذا الفرع التطرق للمهام الرئيسية للقطاع العام الحكومي) ومختلف المجالات الحكومية الداعمة والمشجعة لمشروعات البنية التحتية لتمويل مشروعات البنية التحتية للنقل وإبراز دور القطاع العام في تقديم خدمات البنية التحتية لقطاع النقل كالتالي:

#### 2-1- المهام الأساسية للقطاع العام:

يتوافق مصطلح القطاع العام مع مصطلح الحكومة، ويتجلى دور القطاع الحكومي إضافة إلى أنه قائم على تمويل وإنشاء وتشغيل وصيانة شبكات ووسائل نقل إلى كونه قائم على:<sup>4</sup>

**1- القيام بوضع أهداف وإستراتيجيات وسياسات قطاع النقل بشكل يتوافق مع أهداف وإستراتيجيات وسياسات الدولة الرامية إلى تحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية والبيئية؛**

**2- تحديد مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل الضرورية والواجب توافرها لتحقيق الأهداف الإستراتيجية طويلة متوسطة وقصيرة المدى؛**

<sup>1</sup> - أحمد حريز، مرجع سبق ذكره، ص 63.

<sup>2</sup> - ليث عبد الله القهوي وبلال محمود الوادي، التحول من القطاع العام الى القطاع الخاص، ط1 ، الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص.29

<sup>3</sup> - محمد صلاح، دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في رفع عوائد الإستثمار في البنى التحتية للإقتصاد وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية، حالة بعض اقتصاديات الدول العربية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير جامعة الشلف، 2014، ص.24.

<sup>4</sup> - عبد القادر فتحي لاشين وفريق خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، نظم المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل، نماذج من بعض الدول العربية، مرجع سبق ذكره، 2010، ص ص6، 7.

3- إعداد المعايير القانونية والفنية والإقتصادية والمالية والبيئية ومعايير السلامة والأمان الضرورية والتي يجب أن تتوفر في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

4- تحفيز وتشجيع القطاع الخاص للتوجه نحو مشاركة القطاع العام في تمويل وإنشاء وتشغيل وصيانة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

5- ضرورة توفير هيئات ومؤسسات رقابية حكومية تعمل على التحقق والتأكد من إلتزام القطاع الخاص بجملة المعايير القانونية والفنية والإقتصادية والمالية والبيئية ومعايير السلامة التي يجب توافرها.

2-2- المجالات الحكومية الداعمة والمشجعة لمشروعات البنية التحتية: تعمل الحكومة على تدعيم وتشجيع مشروعات البنية التحتية بصور مختلفة ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- 1- إقامة هيكل تشريعي ملائم والخاص بتشغيل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بكفاءة؛
- 2- تهيئة مناخ تنظيمي يقوم على العدالة في تنظيم وتوزيع المخاطر المختلفة والحوافز المقدمة؛
- 3- العمل على إختيار الأفراد المؤهلين لتمثيل إهتمامات المجتمع في كل المناقشات وتحديد القضايا التشريعية؛
- 4- صياغة قانون جبائي مفهوم وواضح، والذي يعمل على تحقيق منافع وفوائد غير مباشرة لصاحب الإمتياز؛
- 5- العمل على حماية ودعم الشركات صاحبة الإمتياز وذلك في حال التعرض لظروف قاهرة، وفي حالة إمكانية إنجاز مشروعات بنية تحتية لقطاع النقل تكون منافسة لمشروعات البوت؛
- 6- تجنب التدخل الحكومي في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بنظام البوت عند الإنطلاق في إنجاز المشروع.

## 2-3- دور القطاع العام في تقديم خدمات النقل:

يعود عدم تحقيق الأهداف المنشودة من القطاع العام في إطار المهام المعهودة إليه للقيام بخدمات قطاع النقل إلى الأسباب

التالية:<sup>1</sup>

- 1- إهمال العوائد المترتبة عن خدمات النقل بسبب الإختلاف في الأهداف الأمنية والتنموية، وذلك لصعوبة التوافق بين متطلبات صناعة السياسات سواء في تنظيم الخدمات أو في حالة تقديمها؛
- 2- حدوث نوع من تضارب المصالح بين محاولة تحقيق أغراض إجتماعية، وفي نفس الوقت محاولة تسيير النشاط على أساس إدارته؛
- 3- العراقيل المؤثرة على أداء الإدارة بإعتبارها قطاع عام حكومي، وهذا من كل الجوانب سواء الإدارية أو المالية أو التنظيمية؛
- 4- العوائق المالية من جانب توافر التمويل الضروري للقيام بالمهام المتعددة في زمن محدد، وعادة ما يتعلق ذلك بما يكون من موارد متاحة للدولة؛
- 5- الأولويات التي تدرجها الدولة والخاصة بعملية الإنفاق، وذلك ضمن العديد من المجالات سواء كانت إنتاجية أو خدمية؛
- 6- يتم عادة دمج عوائد النشاط مع عوائد الدولة، وهي عوائد غير موجهة للجهة القائمة بعملية التشغيل، كما يمكن أن يكون نظام الدعم المتقاطع بين الخدمات المختلفة، وهذا ما يدل على عدم القدرة من إستخدام الأرباح في تطوير الخدمات.

<sup>1</sup> -Latifa BENNOURE, le management intégré des transports algérois le partenariat public privé : Cas Métro, Tramway, Train, Téléphérique, Bus, Taxis thèse de doctorat en science de gestion, l'école supérieure de commerce kolea Alger ,2016 .P109 .

**ثالثا: القطاع العام ووجهة نظره في تمويل مشروعات البنية التحتية بالشراكة:**

تتضمن وجهة النظر الخاصة بالقطاع العام حول تمويل مشروعات البنية التحتية بصيغة الشراكة جملة من الفوائد والمزايا التي يراها قطاع الحكومة تخدم مصلحته وأغراضه التنموية بحيث هناك جانب إيجابي يتمثل في الفوائد من جراء تطبيق الشراكة بالمقابل يتم تسجيل مجموعة من النقائص والتي لا يراها القطاع العام في مصلحته وسنوردها كآلاتي:

**3-1- فوائد ومزايا الشراكة من وجهة نظر القطاع العام:**

تطبق العديد من البلدان نظام الشراكة مع القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية، وهذا بهدف الرفع من أهمية القطاع الخاص في التنمية وذلك ما يضمن للدولة التوجه للإهتمام بتطوير القطاعات الإجتماعية الصحة والتعليم كمثال، وبذلك تظهر فوائد الشراكة بالنسبة للقطاع العام فيما يلي:

**1- تزايد إستفادة القطاع الحكومي أو الدولة من المدخرات العالمية، ويخلق بذلك القطاع الخاص مصادر جديدة لتمويل الإستثمارات، وهذا ما يسرع من إنجاز مشروعات البنية التحتية مما يؤدي إلى زيادة النمو الإقتصادي للدولة، وهو ما من شأنه تعدي قيود الموارد المالية والمحافظ على المالية العامة للدولة؛<sup>1</sup>**

**2- تخفيض قيمة المخاطر والتكاليف المالية والإدارية التي تكون على عاتق الدولة لتوفير الخدمات العامة، وهذا في ظل التأخر النسبي الذي يقوم عليه إنجاز الحكومات، ووحداً العامة لمشاريع البنية التحتية، وذلك بالموازاة مع معدلات الإنشاء المفروضة من قبل الحكومات على القطاع الخاص في ظل أسلوب الشراكة، والتخفيض من المخاطر المرتبطة بطول فترة الإنجاز، كمخاطر التغير في أسعار الصرف في حال التمويل بالعملة الأجنبية بالإضافة للعوامل الأخرى المتغيرة؛<sup>2</sup>**

**3- يساعد نظام الشراكة على جذب التكنولوجيا الحديثة للإستثمارات، والخبرات الفنية عالية الجودة من الخارج، وبالتالي يمنح فرصة للدولة المستضيفة للمشروع لإكتساب وإستخدام التكنولوجيا المستقدمة، والتي يتم توفيرها بفضل القطاع الخاص، بحيث تساعد شركة المشروع لتطبيق المواصفات الفنية والدقيقة للمشروع، والوصول للحد الأقصى للميزة الفنية للمشروع، ويساهم في تنشيط أسواق رأس المال بفعل التوسع في إنشاء مؤسسات جديدة وطرح أسهم وسندات، وهذا يعمل على فتح آفاق جديدة للإستثمار،<sup>3</sup>**

**4- تؤدي مساهمة القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية إلى خلق مورد جديد للحكومة، وهذا ما يؤدي إلى تقليل الإنفاق والإقتراض الحكومي، وهو عامل مهم للقضاء على المديونية الخارجية، ويعمل على الرفع من مستوى قطاع الخدمات للدولة، وذلك يخلق قاعدة صناعية حديثة، والتي يقوم القطاع الخاص بإدارتها بفاعلية وكفاءة أكثر من الإدارة الحكومية، وهذا بفضل إستعمال القطاع الخاص للتكنولوجيا المتطورة في إنجاز وتسيير وتحديث مشروعات البنية التحتية ما يؤدي لتحسين الخدمات؛<sup>4</sup>**

**5- يؤدي إستخدام القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية إلى توفير العملة الصعبة التي تحتاجها الحكومة، وذلك بشرط أن يكون التمويل في القسم الأكبر من المشروع بالعملة الصعبة من خارج البلد المضيف، وهذا ما يظهر جليا في حالة ما واجهت الدولة أزمة سيولة للعملة الصعبة في السوق الوطنية؛**

<sup>1</sup> - أحمد سيد أحمد محمود، التحكيم في عقود PPP ورقة بحثية ضمن فعاليات ندوة الإطار القانوني لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP والتحكيم في منازعتها، شرم الشيخ، مصر، 2011، ص 49.

<sup>2</sup> - المرجع السابق نفس الصفحة.

<sup>3</sup> - طه محمد أبو العلا، تقييم دور المشروعات التي طبقت نظام منح واسترداد الإمتيازات BOT، كلية العلوم الإدارية، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، القاهرة، مصر 2008، ص 6.

<sup>4</sup> - محمود عبد الحافظ، الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومتطلبات التنمية، الإمكانيات والتحديات، الحالة المصرية في ضوء التجارب الدولية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة 2012، ص 42.

6- يعمل إستعمال القطاع الخاص في تنمية المرافق العامة على خلق التنمية بالمناطق والمدن الجديدة، وهذا ما يساهم في شق الطرق بهذه المناطق لمساعدة المستثمرين للوصول إلى هذه المناطق، ومدها بشبكات الكهرباء والمياه والصرف الصحي، وذلك ما يعمل على خلق مجتمعات عمرانية حديثة، وتوزيع الكثافة السكانية بنسب عالية عبر الأقاليم والمناطق الجديدة والتابعة للمساحات الكبرى للمدن والبلدان.<sup>1</sup>

### 3-2- نقائص الإنشغال من الشراكة من وجهة نظر القطاع العام:

هناك مجموعة من النقائص أو بالأحرى العيوب والتي من شأنها أن تؤدي إلى عرقلة تبني الشراكة وهي:

1- **الفجوة الاجتماعية:** وهذا من منطلق أن القطاع العام يبحث عن المصلحة العامة، والقطاع الخاص يهيمه تحقيق الأرباح فيحدث ذلك فجوة إجتماعية بين القطاعين العام والخاص تؤدي إلى فقدان الثقة بين القطاعين، ووجود الإختلاف في النسب الممنوحة للقطاع الخاص عن تلك الممنوحة للقطاع العام تحدث فجوة إجتماعية بين القطاعين العام والخاص بسبب إختلاف الحافز الممنوح للقطاعين العام والخاص؛<sup>2</sup>

2- **التدخل في السياسة الداخلية للبلد المضيف:** بحيث تقوم شركة المشروع بالتدخل في سياسة الدولة المضيفة الإقتصادية والسياسية مما يؤدي لتهديد أمنها القومي، وذلك بحجة حماية إستثماراتها بسبب نفوذها الإقتصادي، ومصالحها المالية في تلك الدولة المضيفة، وترداد هذه الظاهرة بصفة أكثر في الدول النامية والتي لها شح كبير في مواردها المالية لتمويل إقتصادها وتنفيذ مشروعاتها الإستثمارية للبنية التحتية؛<sup>3</sup>

3- **إرتفاع نسبة التمويل من البنوك المحلية:** وذلك في حالة قيام شركة المشروع على إقامة مشروعات البنية التحتية الوطنية برؤوس الأموال الأجنبية دون إستخدام إحتياطي العملات الصعبة من الدولة، وذلك يجعلها تستنزف السيولة المحلية بالعملة الصعبة وهو أمر خطير على الدول النامية المضيفة، ولهذا أصبحت هذه الدول تشتترط على المستثمرين الأجانب تمويل شركات المشروع بالأموال الأجنبية من الخارج كالصين وماليزيا؛<sup>4</sup>

4- **قلة الوعي الحكومي بنظام الشراكة بإعتباره وسيلة من وسائل التنمية الإقتصادية والإجتماعية للدولة:** وذلك بسبب عدم إستيعاب الإطارات الحكومية في الدول النامية لنظام الشراكة مع القطاع الخاص بالمقابل يتم التحسيس بمزايا هذا الأسلوب عن طريق تنظيم دورات تكوينية بإقامة مؤتمرات ودورات لزيادة الوعي الحكومي بفوائد الشراكة لتمويل مشروعات البنية التحتية، وإرساء أفكار جيدة للحكومات حول الشراكة على أنها من أبرز عوامل التنمية المستدامة للدولة؛

5- **تداخل الصلاحيات في عقود الشراكة في مشروعات البنية التحتية:** وذلك بفعل إستنزاف أموال ضخمة من الحكومة بسبب تحملها أعباء كبيرة خاصة بإعداد وتحضير مستندات العقد، ومصاريف تدريب الممثلين وتعيين المستشارين الفنيين والماليين والقانونيين

<sup>1</sup> - **Guidebook on Promoting Good Governance in Public Private Partnerships Publishade by United Nations Economic commission for Europe** New York and Geneva, 2008 ISBN 978 92 116979 9 p77

Http \\\ ppp, world bank .org **Public Private Partnerships** \sites\ ppp, world bank .org \files\ ppp test dumb documents .promoting 20GOOD 20 Governance 20 in 20 ppp consulted in07 \08\2018. At 13:00.

<sup>2</sup> - إبراهيم الغيطاني، الشراكة بين القطاعين العام والخاص: خصصة جديدة أم ضج للإفصاح على الرابط

تاريخ الاطلاع 10 نوفمبر 2019. Http\www.almasryalyoum.com\news\details\319451 access in 08\08\2018.2019

<sup>3</sup> -عبد السلام أحمد هماش، يوسف عبد الحميد المراشدة، عقود الشراكة وسيادة الدولة، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة (عقود المشاركة ppp والتحكيم في منازعتها) المنعقدة في المنامة، البحرين، 2008، ص194.

<sup>4</sup> -تقرير المعهد العربي للتخطيط، نظام البناء والتشغيل والتحويل BOT، ورقة بحثية صادرة عن المعهد العربي للتخطيط، الكويت، العدد 25، السنة الثالثة، نوفمبر 2004، ص12.

ذووا كفاءة عالية، زيادة على الوقت الطويل والذي تستغرقه المراحل الأولية للمشروع إنطلاقاً من مرحلة الإعداد وحتى إنهاء التفاوض وهذا ما ينجر عنه تدهور عملية التنمية الإقتصادية؛

**6- وجود تأثير بطريقة غير مباشرة عبر مراحل تنفيذ المشروع:** وهذا بسبب كثرة الضمانات المقدمة من طرف الإدارة متعددة الأنواع لشركة المشروع والذي يؤدي بدوره الى اهمال المشاريع الأخرى، والتأثير السلبي عليها؛

### المطلب الثالث: القطاع الخاص ودوره في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل

بعد عرض مراحل تمويل مشروعات البنية التحتية، ومفهوم القطاع العام ودوره في تمويل مشروعات البنية التحتية ووجهة نظر القطاع العام من خلال المزايا والنقائص المتعلقة بتمويل مشروعات الشراكة، يتم التطرق من خلال هذا المطلب إلى القطاع الخاص وهذا بتحديد مفهومه ودوره في تمويل مشروعات البنية التحتية، ووجهة نظره بتحديد الفوائد والنقائص لتمويل مشروعات البنية التحتية بالشراكة مع القطاع العام.

**أولاً: مفهوم القطاع الخاص:** توجد العديد من المفاهيم والتعاريف الخاصة بتحديد مفهوم القطاع الخاص وهي كالاتي:

**1-** يقصد بالقطاع الخاص " ذلك الجزء من الإقتصاد غير الخاضع للسيطرة الحكومية، ويدار وفقاً لإعتبارات الربحية المالية، وهو القطاع المملوك للخواص وتوجهه آليات السوق، ويعمل في مجالات تحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية للدولة، ويعد الركيزة الأساسية للنهوض بالجانب الإقتصادي لأي دولة"<sup>1</sup>؛

**2-** هو ذلك القطاع الذي يملك جانباً من الوحدات الإقتصادية ملكية خاصة، ويعتمد عليها في توجيه نشاطاته، حتى ولو كانت هامشية بما يخدم ويضمن مصالح أصحابها في إطار القوانين المعمول، مع عدم المساس بالمصالح الوطنية"<sup>2</sup>؛

**3-** هو إقتصاد القطاع الخاص على الإقتصاد الحر الذي يتركز على آلية السوق الحرة والمنافسة التامة لتحديد أسعار السلع والكميات المنتجة والمستهلكة ويفترض وجود الإقتصاد الحر عدم تدخل أي فئة (دولة أو غيرها) في النشاط الإقتصادي بشكل يتعارض مع قواعد المنافسة الحرة"<sup>3</sup>.

ومن خلال التعاريف السابقة نستخلص التعريف الشامل للقطاع الخاص كالاتي: هو ذلك الجزء من القطاع الإقتصادي، الذي يعمل وفقاً لقوانين وتشريعات خاصة به، من خلال تسيير وإدارة المشاريع الإستثمارية والملكية الخاصة للمشاريع ويتمثل في مؤسسات وشركات خاصة تهدف لتحقيق المنفعة والأرباح الخاصة، وأهم ما يميز به القطاع الخاص هو الديناميكية والحيوية مع استغلال الفرص وسرعة المبادرة دون وجود بيروقراطية تعرقل نجاعة التسيير الفعال؛

ويساعد الإستثمار في القطاع الخاص على النمو الإقتصادي والحد من الفقر إذ أن القطاع الخاص المحلي القوي والفعال يشكل عنصراً أساسياً في نمو الإقتصاد المستدام من خلال توفير فرص العمل، ويخلق فرص توليد الدخل، وبالتالي يعمل القطاع الخاص على الحد من الفقر؛<sup>4</sup>

1- أحمد حريز، مرجع سبق ذكره، ص 66.

2- عبد الحميد بوخاري، القطاع الصناعي الخاص في الجزائر، دار صبحي للطباعة والنشر والتوزيع، 2017، ص 14.

3- مجيد ضياء، الخصخصة التصحيحات الهيكلية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2003، ص 18.

4- عبد الرزاق مولاي لخضر، "متطلبات التنمية في القطاع الخاص بالدول النامية : حالة الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة ورقلة، العدد 07، 2009، ص 03.



ويعد القطاع الخاص القسم الأهم داخل أي إقتصاد فعن طريق هذا القطاع تعمل الدولة على زيادة عملية الإنتاج وتحسين النمو الإقتصادي والإجتماعي داخل الدولة، وللقطاع الخاص أهمية كبيرة كونه يشارك في تخفيف الأعباء المالية والمادية على كاهل الدولة ويشاركها في تنفيذ السياسات العامة الداخلية.<sup>1</sup>

**ثانياً: أهمية القطاع الخاص ودوره في تمويل البنية التحتية لمشروعات النقل:**

من خلال هذا الفرع يتم التطرق لدور القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل؛ وإبراز الدور المقدم في خدمات البنية التحتية للنقل، مع توضيح النقائص التي يتوقع حدوثها في تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل بواسطة القطاع الخاص، كالآتي:

## 2-1- دور القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل:

توجد مجموعة من الرؤى تخص مشاركة أو (ملكية) القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وذلك يخص سيادة الدولة ومؤسساتها وليس الكفاءة التشغيلية للإدارة فقط وجاءت وجهات النظر كالتالي:<sup>2</sup>

**1-** يعد رفع الكفاءة من طرف القطاع الخاص في خدمات النقل فقط دون أن يمس ذلك البنية التحتية، وهذا حتى لا تكون متناقضة ومتعارضة مع التوجهات الأساسية للدولة باعتبارها مالكة للبنية التحتية ومركزاً أساسياً لقوتها؛

**2-** يتم الإعتماد على الدولة في كل مرحلة من مراحل إستكمال باقي عوائد الإستثمار، وهذا ما يؤدي الى عدم إستقلالية المشروع وهو ما يظهر جلياً في مشروعات النقل الطرقي بسبب صعوبة استرداد الإستثمارات التي تم إنفاقها بواسطة رسوم المرور على وسائل النقل كالسيارات؛

**3-** توجد بعض المخاطر التي تعرقل عملية إسترداد النفقات الإستثمارية بسبب المدة الزمنية الطويلة التي تستغرقها عملية الإسترداد، ولهذا يكون القطاع الخاص في حالة تردد للشراكة في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ويشترط وجود الضمانات الحكومية والدولية لأجل الشراكة؛

**4-** يقدم القطاع الخاص دوراً مهماً في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من خلال إعداد دراسات عامة لبرامج ومخططات طويلة الأجل مع مراعاة مختلف المتغيرات المتوقعة من الناحيتين الإجتماعية والإقتصادية والجوانب البيئية، ومتطلبات السلامة والأمان. ومن خلال ما تم عرضه يتبين أن مختلف الإستراتيجيات الموجودة في معظم دول العالم يقوم بها القطاع الحكومي (العام) خاصة ما تعلق بعمليات التخطيط وتصميم وتنفيذ وإدارة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كالبنية التحتية لقطاع النقل البري الطرقي السكك الحديدية - مشروعات مترو الانفاق/ الترامواي السريع- المطارات والبنية التحتية لقطاع النقل البحري الموانئ.

**2-2- نقائص الانتفاع من القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل:** تواجه عملية مشاركة القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بعض النقائص وهي كالتالي:<sup>3</sup>

**1-** تتميز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل تكاليفها الضخمة، وتستغرق مدة زمنية طويلة في عمليات تصميمها وتنفيذها، ومعظم إيراداتها متعلقة بالحالة الإقتصادية والإجتماعية السائدة، لذلك فهي غير جذابة للقطاع الخاص وهذا نظراً لنسبة المخاطر الكبيرة فيها، ومن الصعوبة إقناع القطاع الخاص للمشاركة في تمويلها؛

<sup>1</sup>- عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره ص 238، 239.

<sup>2</sup>- نفس المرجع السابق، ص 280، 281.

<sup>3</sup>- نفس المرجع السابق، ص 224-225.

- 2- يتم إسترجاع الأعباء الكبيرة الخاصة بإنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من المستخدم بطريقة مباشرة، لذلك يتوقع أن تكون رسوم الإستخدام عالية لدرجة غير عملية؛
- 3- توجد عدة مجالات خاصة بالمستثمرين في القطاع الخاص تتميز بحجم من المخاطر قليل والتكاليف المنخفضة، وعائد مرتفع، ولهذا بإمكان القطاع الخاص أن يطرح شروطا تعجيزية وغير مقبولة للمشاركة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛
- 4- وجود العديد من وجهات النظر والرؤى المختلفة بين الإدارات والهيئات الحكومية ومؤسسات القطاع الخاص تجعلها على إختلاف في أهداف إقامة مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وبذلك تكون صعوبة كبيرة في عملية الشراكة والتعاون بينهما؛
- 5- توجد مجموعة من التعقيدات تمس القطاع الخاص في مشاركته لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل تتمثل أساسا في الجوانب القانونية والتنظيمية والإجرائية، وتتعلق بجملة العناصر الإجتماعية وتضارب الآراء السياسية، وهو ما يعمل على التبعية لطول المدة الزمنية لإقرار مشروعات الشراكة في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل مع القطاع الخاص بغية الوصول إلى رأي نهائي خاص بالمشروعات، والإنتهاء من التعاقدات المطلوبة، وهذا ما يجعل إرتفاع التكلفة في المراحل الأولى من الدراسات والمراجعات بنسبة عالية، وذلك ما يتسبب في زيادة الأعباء الكلية للمشروع ؛
- 6- يقوم القطاع الحكومي عادة بتنازلات كبيرة، وهذا بغرض توفير الضمانات الضرورية للمستثمر من أجل مواجهة أي مخاطر من المحتمل وقوعها في أي لحظة؛
- 7- يؤدي الإختلاف في أهداف القطاعين العام والخاص إلى حدوث تعارض بين القطاعين، على إعتبار أن القطاع العام الحكومي يهدف لتحقيق أكبر منفعة إجتماعية من مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، والقطاع الخاص يهدف لتحقيق عوائد كبيرة؛
- 8- يعتبر القطاع الخاص محتكرا من خلال تحقيقه لفوائد عالية على إستثماراته في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وهذا في حالة عدم وجود قيود وتنظيمات محددة في عقد الإمتياز، وعادة ما يكون ذلك في الدول النامية بسبب عدم وجود طرق بديلة يتم إستخدامها كبديل للطريق الذي سيتم تشغيله بواسطة القطاع الخاص بنظام BOT؛
- 9- يكون القطاع العام الحكومي مجبرا على تطبيق ضمانات كثيرة للقطاع الخاص، وذلك بغرض تسهيل منح عقود الإمتياز، وكمثال على ذلك التعويضات الممنوحة من قبل الحكومة عند وقوع تغيرات فجائية على أسعار الصرف، وكذا ضمانات تحقيق الحد الأدنى لأحجام المرور على الطريق في شكل إمتياز.
- 2-3- دور القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل: يشمل نشاط قطاع النقل على مجموعة متعددة من الخدمات وتنقسم على صنفين:
- 2-3-1- خدمات أساسية: وهي كتنقل الركاب أو البضائع في جميع وسائط النقل طرقي-بحري-جوي-سككي-نهرى؛
- 2-3-2- خدمات مساعدة: وهي خدمات تصل في الأساس بين الخدمات الأساسية وتعتبر كوسيط في مجموعها.
- وحسب منظمة التجارة الدولية؛ فإن مجموع الخدمات في قطاع النقل يقدر ب 160 نشاط متعدد يشمل وسائط النقل؛
- ويكمن دور القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل بأن يعهد له القيام بهذه الخدمات وفق إطار تنظيمي تحدده الدولة، وعلى العكس من ذلك فإن أداء القطاع الخاص في تقديم هذه الخدمات في إطار تنافسي سليم مع تنظيم واضح لجميع إلتزامات ومسؤوليات مختلف الأطراف يؤدي في معظم الأحوال إلى الإستفادة القصوى بما هو متاح من إمكانات وطاقات، وتشجيع التنافس بين مختلف موردي الخدمات للوصول بالخدمات المطلوبة إلى أفضل المستويات وبأجور مناسبة لمختلف الفئات من مستخدمي وسائل النقل.

### ثالثا: القطاع الخاص ووجهة نظره في تمويل مشروعات الشراكة

تتجلى وجهة نظر القطاع الخاص في نظام الشراكة مع القطاع العام من خلال مجموعة المزايا والنقائص في تمويل مشروعات البنية التحتية وهي كالتالي:

#### 3-1- فوائد ومزايا الشراكة من وجهة نظر القطاع الخاص:

يعد تحقيق عوائد مالية من الحوافز الأساسية التي يقوم القطاع الخاص بفضلها للدخول في مشاريع استثمارية عن طريق الشراكة ومن المزايا والفوائد التي تعود عليه بالمنافع وهي كالتالي:

1- يتحصل القطاع الخاص من جراء الشراكة على مجموعة من الإعفاءات تقدمها الحكومة مثل الإعفاء من رسوم إستئجار وإستغلال الأراضي، والرسوم المفروضة من طرف الجمارك عن الآلات والمعدات التي يتم استغلالها في إنجاز مشروعات البنية التحتية، مع تخفيض نسب الضرائب أو إلغائها في أحيان أخرى؛

2- يقوم القطاع الخاص خلال دخوله في مشروعات الشراكة بإستخدام التكنولوجيا الحديثة، ويسمح بتوفير مناصب الشغل وهذا ما يقلل من البطالة، وذلك يساعد على تنفيذ مشروعات الشراكة وفقا للمعايير المطلوبة؛<sup>1</sup>

3- يستفيد القطاع الخاص في حال دخوله كشريك مع القطاع العام لتمويل مشروعات البنية التحتية من دخول أسواق عالمية جديدة من خلال قيام شركة المشروع داخل الدولة التي يقام فيها مشروعات الشراكة بالإعلان عن تحملها مسؤولية التمويل والتشييد والتشغيل والصيانة، بحيث تظهر كفاءة وجدارة القطاع الخاص بشكل واضح، وهو ما يعطي صورة جيدة عن القطاع الخاص (شركة المشروع) تؤهلها للدخول في شراكات مع القطاع العام في بلدان أخرى؛

4- في حالة تعرض القطاع الخاص في مشروعات الشراكة لمخاطر سياسية والتي تؤدي إلى تقليل حظوظ القطاع الخاص في إسترجاع رأس المال مع الأرباح، وفي هذا الوضع تتحمل الحكومة هذه المخاطر من خلال تعهداها بشراء السلعة أو الخدمة من خلال الدعم الحكومي.<sup>2</sup>

#### 3-2- محدودية الإنتفاع من الشراكة من وجهة نظر القطاع الخاص:

يرى القطاع الخاص من وجهة نظره بعض النقائص التي تحدث له من جراء دخوله في الشراكة مع القطاع العام لتمويل مشروعات البنية التحتية وهي كالتالي:

1- يقوم القطاع العام بنقل كل مخاطر المشروع وما يتبعها إلى القطاع الخاص في حالة مشروعات الشراكة، وهذا ما يؤثر على الإستمرار في تنفيذ هذه المشروعات نظرا لتخوف القطاع الخاص من هذه المخاطر التي تكلفه الكثير خاصة المخاطر السياسية، وبالتالي يقلل ذلك حظوظ القطاع الخاص للدخول في مشروعات الشراكة في البنية التحتية، على الرغم من الإمكانيات التي يمتلكها والتي تمكنه من مواجهة وإدارة هذه المخاطر؛

2- يقع على عاتق مؤسسات القطاع الخاص تحمل أعباء مالية، وهذا من خلال عملية السعي للدخول في الشراكة مع القطاع العام وهذا بعد طرح الحكومة للمشروعات تقوم مؤسسات القطاع الخاص بعرض خدماتها للحصول على مشروعات الشراكة وهذا بتحمل مختلف تكاليف المراحل الأولية من دراسة الجدوى والدراسات، وحتى لو لم تتحصل على المشروع فإنها تتحمل تكاليف الأموال والتي قامت بإنفاقها للقيام بتلك الدراسات؛

<sup>1</sup> -See also Public Private Partnerships Handbook Version 1 presented by Ministry of Singapore World Bank October 2004 p7.

<sup>2</sup> - هاني سيري الدين، التنظيم القانوني والتعاقد لمشروعات البنية التحتية الممولة عن طريق القطاع الخاص، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، 2001، ص 192،

3- في حالة تأميم مشروعات البنية التحتية أو إعادة إستردادها من طرف الدولة المضيفة للمشروع فإن القطاع الخاص يتحمل ذلك، ولكن يمكن تفادي هذا وذلك بالإتفاق الحكومي أو عن طريق التعويض الملائم للقطاع الخاص من قبل الحكومة؛<sup>1</sup>

4- يتحمل القطاع الخاص وحده مجموع التكاليف المرتفعة ومختلف تكاليف إنجاز المشروع غير العادية (غير متوقعة) الخاصة بتمويل مشروعات البنية التحتية، وتكاليف التأمين ضد الخسائر والمخاطر السياسية، وتقوم في العادة الحكومة بتخفيف ذلك على القطاع الخاص بحيث تسمح له بزيادة تسعيرة الخدمة أو السلعة، أو تقوم بتعهدها وذلك بشراء تلك الخدمة بسعر وكمية معينة، وهذا ما يتيح للقطاع الخاص الحصول على هامش ربح من جراء دخوله في مشروعات الشراكة للبنية التحتية؛

5- صعوبة القبول السياسي لمشروعات الشراكة من طرف الحكومة المضيفة للمشروع، وهذا نظرا لطول فترة إنجاز المشروع فالقطاع الخاص (شركة المشروع) هي معرضة للإفلاس، أو تحقيق أرباح كبيرة، وهذا ما من شأنه أن يخلق أزمة سياسية تدفع الحكومة للتدخل.<sup>2</sup>

بعد عرض المزايا والعيوب يمكن القول في حالة ترتيب عقود الشراكة ترتيبا فنيا وقانونيا بشكل جيد فإنه يمكن التقليل من النقائص والحد منها من وجهة نظر الحكومة والقطاع الخاص، وتعزيز المنافع التي تعود على الحكومة والقطاع الخاص والمواطنين.<sup>3</sup>

يهدف القطاع الخاص إلى تحقيق أكبر العوائد المالية قبل الدخول في أي مشروع إستثماري، وهذا ما يجعله دائما يبحث عن الأساليب والطرق الأقل تكلفة للدخول في مشروعات الشراكة لتمويل البنية التحتية نظرا للدور الذي يقدمه خاصة في مجال إستخدام التكنولوجيا الحديثة التي تدفع بوتيرة سريعة لإنجاز هذه المشروعات، بالمقابل تجده يتجنب المشروعات ذات المخاطر الكبرى كالمخاطر السياسية، وهذا ما يجعله يساهم في تنفيذ مشروعات البنية التحتية.

شهدت عملية تمويل مشروعات البنية التحتية عبر التاريخ سلسلة من المراحل إرتبطت بالعوامل والأحداث السياسية والإقتصادية التي عرفتها دول العالم، إلى أن أصبحت مع مطلع القرن 21م الشراكة بين القطاعين العام والخاص خيار إستراتيجي لتمويل مشروعات البنية التحتية عموما وقطاع النقل خصوصا، وهذا بعد إدراك الحكومات لأهمية إشراك القطاع الخاص في تمويل التنمية، ولكن تختلف وجهة نظر كلا من القطاعين العام والخاص نحو الشراكة كآلية لتمويل مشروعات البنية التحتية وفقا لخصائص كلا القطاعين العام والخاص على حدى، والدور التنموي لكل منهما في عملية التمويل لهذه المشروعات، فالقطاع العام بحكم تحقيق المصلحة العامة، والقطاع الخاص بهدف تعظيم الأرباح، هنا يتبين لنا مجموعة من النقائص المسجلة على مستوى القطاعين العام والخاص في عملية تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل، ولهذا إستدعت الحاجة الإقتصادية والتنموية ضرورة تعاون وتشارك كلا القطاعين وفق آليات وأساليب تضبطها أحكام وتشريعات تنظيمية وقانونية لتحل إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية، ومن

<sup>1</sup> - عمر سلمان الإطار القانوني لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP ورقة مقدمة إلى ندوة الإطار القانوني لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) والتحكيم في منازعتها، المنعقدة في شرم الشيخ المصرية 2011، ص12.

<sup>2</sup> - Financing Infrastructure Projects (Public Private Partnerships) By Dieter Katz New Zealand Treasury Policy Perspectives paper 06/02 March 2006, p8.

<sup>3</sup> - رجب محمد طاحن، عقود الشراكة PPP دراسة مقارنة لبعض جوانبها في القانون الفرنسي، درا النهضة العربية، القاهرة الطبعة الأولى، 2010، ص4.

## خلاصة الفصل الثاني:

يشمل السياق العام لأهمية مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وإشكالية تمويلها بالشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ تقديم المفهوم الشامل للبنية التحتية باعتبارها عصب الحياة وأداة لتطوير اقتصاد الدول، من خلال تقسيمها إلى قسمين هما بنية تحتية إقتصادية (كقطاع الطاقة وقطاع النقل)، وبنية تحتية إجتماعية (كقطاع الصحة وقطاع التعليم)، ومن أهم الخصائص التي تميز مشروعات البنية التحتية هي طول مدة حياتها مادية، و ضخامة الجانب الشكلي لها، وكذا الجانب المالي على حد سواء، و يستفيد من خدمات ومنافع مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل جميع أفراد المجتمع؛ ومختلف القطاعات الإقتصادية والإجتماعية، وذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، ومن هنا تظهر لنا الأهمية الإقتصادية لخدمات البنية التحتية، والتي تستفيد منها كل قطاعات النشاط الإقتصادي والإجتماعي، ويساهم الإستثمار في البنية التحتية لقطاع النقل في زيادة معدلات الإنتاجية والربحية المالية، ويعد قطاع النقل من أهم قطاعات البنية التحتية الإقتصادية من خلال الدور التنموي الذي يقدمه عبر جميع مستويات التنمية الشاملة (الإقتصادية والإجتماعية والبيئية والثقافية)، وذلك من خلال وسائط النقل، حيث تساهم البنية التحتية لقطاع النقل بإختلاف أنواعها من النقل الطرقي، والنقل بخطوط السكك الحديدية (الميترو والترامواي)، والنقل البحري (الموانئ)، والنقل الجوي (المطارات) في تعزيز التنمية الشاملة والمساهمة في نقل البضائع والأفراد، ومن ثم الحصول على عوائد مالية تعود بالإيجاب على خزينة الدولة، وتنشط القطاعات الإقتصادية والإجتماعية الأخرى كقطاع التجارة والخدمات (التعليم، الصحة)؛

وتتفاعل قطاعات البنية التحتية للنقل مع البنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية والإجتماعية ومنظومة النقل فيما بينها لتخلق نوعاً من الترابط فيما بينها وتكمل بعضها البعض، لتبرز إشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وعملية إنجازها وتمويلها، حيث كانت تعهد للقطاع الحكومي، غير أنه أصبح للقطاع الخاص مكانة في المشاركة إلى جانب القطاع الحكومي في عملية التشييد والإنشاء من خلال المزايا المحققة، من خلال عقود تبرم وفق قوانين وتشريعات تصدرها الحكومات لتسهيل عملية التعاون والشراكة بين القطاعين العام والخاص، ولكن تعترض بعض النقائص في عملية تمويل هذه المشروعات بالنسبة لكل قطاع على حدى، مما أوجب اللجوء نحو الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهذا ما أثبتته مختلف التجارب الدولية الناجحة، والتي إنتهجت أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ والتي يتم التفصيل فيها بالمؤشرات والأرقام في الفصل الموالي.