

تمهيد الفصل الرابع:

تعرف الإستثمارات في مجال البنية التحتية بالجزائر في مختلف القطاعات الاقتصادية تطورا ملحوظا سواء تمت عن طريق القطاع العام المتمثل في الدولة أو القطاع الخاص المتمثل في الشركات الخاصة، إلا أنه في غالب الأحيان تتم عملية الدمج والشراكة بين القطاعين العام والخاص، بحيث وبعدها أثبتت نجاحتها عملية تمويل مشاريع البنية التحتية عن طريق مشاركة الحكومة مع الشركات الخواص من أجل تحقيق مجموعة من الأهداف تعود بالنفع الأكبر لما توفره من مزايا وأهداف، يتم من خلال هذا الفصل عرض التجربة الجزائرية في مجال تبني الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفي تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، حيث تنوعت أنماط البنية التحتية لقطاع النقل والتي تتشكل من بنية تحتية للنقل البري وتضم شبكة من الطرقات الولائية والبلدية والوطنية إضافة إلى الطرق السيارة كالطريق السيار شرق غرب والذي دخل حيز الخدمة منذ سنة 2011م، ومشاريع طرقية كبرى أخرى في طور الإنجاز كمشروع طريق الهضاب العليا والطريق الإفريقي الكبير العابر للصحراء، كما يضم النقل البري خطوط السكك الحديدية القديمة منها والمستحدثة إضافة إلى عربات السكك الحديدية، كالميترو بالعاصمة الجزائر، ومشاريع توسعته، كما يوجد خطوط ترامواي ببعض المدن الكبرى منها ما هو في العمل وإنتهت أشغاله ومشروعات ترامواي في طور الإنجاز، كما يوجد بنية تحتية للنقل البحري متجسدة في موانئ بحرية على طول الشريط الساحلي، وهي مكلفة بنقل البضائع والسلع وحتى المسافرين إضافة إلى وجود أسطول بحري يضم سفن وبواخر ضخمة الحجم وهناك مشاريع أخرى في طور الإنجاز، وأخرى قيد الدراسة كالميناء الكبير بوسط الجزائر، وتم إقتراحه للتمويل بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، أما البنية التحتية للنقل الجوي تتكون من عدد من المطارات محلية ودولية، وتعمل على نقل لمسافرين والبضائع بفضل الأسطول الجوي المتكون من عدد معتبر من الطائرات، مع وجود مشروعات مطارات جديدة قيد الدراسة وأخرى سيتم توسعتها، وكل هذه الإمكانيات تم توفيرها بفضل الأغلفة المالية المعتبرة التي تم رصدتها في إطار المخططات التنموية للإستثمار في البنية التحتية لقطاع النقل والممتدة من سنة 2001 م إلى غاية 2019م، حيث تم إنجاز مجموعة معتبرة من مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل، وكانت مساهمة القطاع الخاص ضئيلة بسبب ما يعترضه من عراقيل سواء قانونية أو متعلقة بضعف المناخ الإستثماري، وتعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص أحد الرهانات الأساسية لتمويل مختلف قطاعات البنية التحتية ومنها قطاع النقل، وتوجد صيغ تمويلية أخرى يمكنها تمويل البنية التحتية كطرح القرض السندي كآلية حديثة لتمويل مشروعات البنية التحتية والتي لم تحقق نجاحا كبيرا في الواقع، ليتم التوجه نحو تمويلها من طرف المؤسسات المالية الدولية كالبنك الإفريقي للتنمية الذي منح الجزائر قرضا ماليا وفقا لشروط محددة متفق عليها بين الجزائر والبنك الإفريقي للتنمية، وهذا بأسلوب الشراكة، ويتم استعراض ما سبق من خلال تقسيم الفصل إلى ثلاثة مباحث كالتالي:

المبحث الأول: أنماط البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر وتطورها خلال الفترة 2001-2019م

المبحث الثاني: تطور الإستثمارات العمومية لقطاع النقل في الجزائر خلال الفترة 2001-2019م

المبحث الثالث: آفاق تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل في الجزائر بالشراكة بين القطاعين العام والخاص.

المبحث الأول: أنماط البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر وتطورها خلال الفترة 2001م-2019م

من خلال هذا المبحث سيتم تقديم عرض عام وشامل حول الأنواع المتعددة من أنماط البنية التحتية للقطاع النقل في الجزائر، والتي عرفت تطور متواصل بفعل الدور الذي قدمته الأغلفة المالية، التي قامت الدولة لتخصيصها لأجل بناء وإنجاز المشاريع خاصة بالبنية التحتية لقطاع النقل لتدارك النقص الذي تميز به هذا القطاع خلال سنوات 1990م، ومن أبرز المشاريع المنجزة في البنية التحتية لقطاع النقل الطرقي الطريق السيار شرق غرب إضافة إلى العديد من المنشآت والهيكل القاعدية لقطاع النقل، وسيتم توضيح ذلك من خلال المطالب الموالية.

المطلب الأول: الأنواع الأساسية للبنى التحتية لقطاع النقل في الجزائر

تشكل القطاعات الاقتصادية من العديد من أشكال البنية التحتية والخدمات التي تقدمها، وفي الجزائر تتكون البنية التحتية لقطاع النقل من نقل بري بشبكة من الطرقات الوطنية والبلدية والولائية والطرق السيارة كالطريق السيار شرق غرب، بالإضافة إلى شبكة خطوط السكة الحديدية العادية والعصرية كقطار الأنفاق (الميترو) وعربات الترامواي، والبنية التحتية لقطاع البحري كالموانئ ومرافئ الصيد البحري، والبنية التحتية للنقل الجوي كالمطارات، وفيما يلي يتم التفصيل في هذه الأنواع على النحو التالي:

أولاً: البنية التحتية للنقل الطرقي: تعتبر الهياكل القاعدية لقطاع النقل من بين أبرز العوامل التي تبين مستوى التنمية التي وصلت إليها الدول، ومن أهمها يمكن ذكر شبكة الطرقات، حيث تعمل كمحرك أساسي لمختلف أنشطة القطاعات الاقتصادية، وتعتبر العمود الفقري، وذلك من خلال ما تقوم به من نقل الأشخاص وشحن البضائع والسلع المختلفة، والعمل على تسهيل حركة إنتقالها من مكان لآخر ومن بلد لآخر، ومن خلال هذا الفرع سيتم التعرض إلى وضعية شبكات الطرقات في الجزائر بالتركيز على الفترة 1999م-2019م، بالإضافة إلى أهم مشروع عرفته الجزائر منذ الإستقلال في هذا المجال وهو "مشروع الطريق السيار شرق-غرب" وذلك كالآتي:

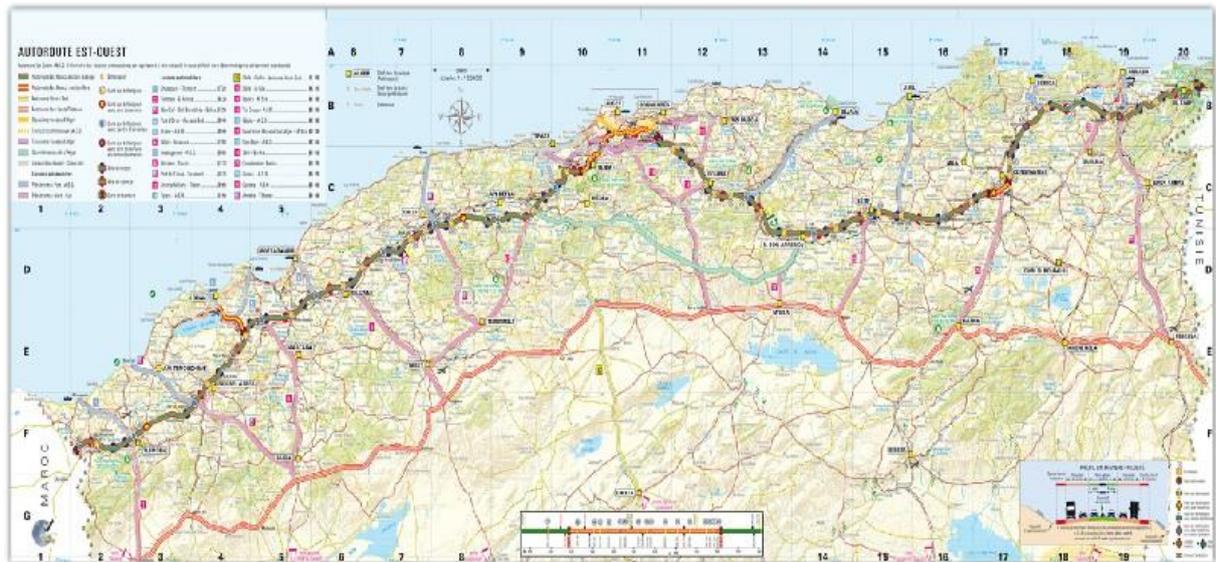
1-1- تطور شبكة الطرقات في الجزائر: قامت الدولة الجزائرية بعد الإستقلال على ربط مختلف المناطق الحضرية والريفية بجملة من شبكات الطرق بإختلاف أنواعها من طرق بلدية، وطنية، وولائية وخاصة لأجل فك العزلة عن المداشر والقرى والمناطق الجبلية خاصة مع التوزيع غير المنظم للكثافة السكانية بنسب متفاوتة كثيرا بين المدن والقرى، وبالخصوص في المناطق الشمالية للبلاد، وهذا كله كان دافعا وحافزا للحكومة الجزائرية لإنجاز وتحديث خطوط شبكات الطرق البرية، والجدول الموالي يبين تطور هذه الشبكة بين سنتي 1999م-2015م:

الجدول (4-1): تطور شبكات الطرقات في الجزائر بين سنتي 1999م-2019م

السنوات	1999	2015-2019
شبكة الطرقات	104000 كلم، 73000 كلم معبدة	طولها 123000 كلم منها 96000 كلم معبدة.
الطريق السيار شرق غرب	49 كلم	1216 كلم طريق سيار شرق غرب منه 1100 كلم دخلت حيز الخدمة.
المنشآت الفنية	3900 منشأة فنية	10102 منشأة فنية منها 3478 على الطريق السيار شرق-غرب.

Source : Rapport sur «la politique gouvernementale dans les domaines des travaux publics », Ministère des travaux public, septembre 2015, p3.

الشكل (4-1): خريطة البنية التحتية لشبكة الطرق في الجزائر



المصدر: الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية والنقل <http://www.mtpt.gov.dz> / تاريخ الاطلاع 15 أوت 2019 على الساعة 14:00.

ما يمكن قراءته من خلال المقارنة بين سنتي 1999موسنة 2015م، أن قطاع الأشغال العمومية والنقل تميز بتطور ملحوظ في عمليات إنجاز شبكة الطرقات والمنشآت الفنية المتعلقة بها، وذلك من خلال إنشاء 1167 كلم من الطرق السريعة و 23000 كلم من طرق جديدة و 73000 كلم من الطرق (تحديث وصيانة) و 1547 منشأة فنية على الطرق الوطنية والولائية، بالموازاة فقد خصص القطاع مجموعة من عمليات الدعم الموجهة أساسا لصيانة الطرقات، خاصة إنشاء 499 دار صيانة وإنجاز 15 حظيرة جهوية مجهزة بالعتاد الخاص (636 وحدة للتدخل في حالات الطوارئ، الفيضانات والانزلاقات)¹ وهذا ما توضحه الإعتمادات المالية من خلال الميزانيات المخصصة لقطاع الأشغال العمومية والنقل، بفعل المخططات التنموية التي إنتهجتها الجزائر مع مطلع سنة 2000م والتي سنوردها ضمن المطلب الموالي، ولقد خلفت هذه التمويلات وجود شبكات معتبرة وواسعة من شبكات الطرق المختلفة الوطنية والولائية والطريق السيار شرق غرب والمنشآت الفنية المتعلقة بها؛

إضافة الى ما تم إنجازه كانت برامج تطوير مناطق الجنوب والهضاب العليا، ونجد أن برنامج الجنوب مس مجموعة من ولايات الصحراء على غرار أدرار، الأغواط، إليزي، الوادي، بسكرة، بشار، تمنراست، تندوف، غرداية، ورقلة، ولقد تم إنجاز ما يقارب 18372 كلم، وإنشاء 82 منشأة فنية على الطرقات الوطنية والولائية، وفي ظل هذا البرنامج تم تخصيص جزء منه للمناطق الواقعة بالشريط الحدودي الجنوبي، ومن أهم الإنجازات يمكن ذكر الطريق العابر للصحراء، وذلك بالعمل على إستكمال الجزء الجزائري بطول 2415 كلم، وينطلق من الجزائر العاصمة وصولا إلى الحدود مع النيجر وفي إطار ذلك إستلم الجزء الأخير منه والذي يربط ولاية تمنراست وصولا إلى الحدود الجزائرية النيجيرية بطول 415 كلم.²

وفي إطار البرنامج نفسه تم أيضا تخصيص جزء منه ليشمل الهضاب العليا ولقد تم من خلاله إنجاز 21154 كلم مست ولايات الهضاب وإنجاز 96 منشأة فنية على الطرق الوطنية والولائية، ولقد تم إعتماد إنجاز طريق سيار سريع يشمل ولايات

¹-Rapport du Ministère des travaux public, septembre 2015, op cit, p 4.

الهضاب العليا وهو طريق موازي للطريق السيار شرق-غرب، ويكون على مسافة 1330 كلم، ينطلق من الهضاب العليا الشرقية مروراً بالهضاب العليا الوسطى وصولاً للهضاب العليا الغربية، ولازال هذا المشروع قيد الدراسة، مع العلم أنه إنطلق في إنجاز الجزء الشرقي منه، بدءاً بولاية خنشلة وصولاً لولاية باتنة بطول 102 كلم، ويحقق هذين البرنامجين المخصصين للجنوب والهضاب العليا حزمة من المزايا الإيجابية على غرار فك العزلة وبعث النشاط الاقتصادي والتجاري وتحقيق التنمية الشاملة بالمنطقة¹ -ويهدف أساساً هذا البرنامج المخصص لولايات الجنوب والهضاب العليا إلى:

أ- المحافظة على ممتلكات الطرق؛

ب- تطوير وتحديث الطرقات الوطنية والولائية؛

ت- التوسعة في القدرة (ازدواجية الطرق والطرق الإجتنايبية)؛

ث- خلق طرق جديدة تربط المدن والقرى ومختلف المسالك بالمنطق الجبلية.

1-2- الطريق السيار شرق-غرب كأضخم مشروع للنقل الطرقي في الجزائر: يطلق عليه مصطلح مشروع القرن في الجزائر ويعد الطريق السيار شرق غرب أحد أهم وأكبر مشروع للبنية التحتية لقطاع النقل الطرقي الجزائري (مشروع القرن)²، نظراً لضخامة حجمه، وحجم الأموال المعتبرة المخصصة له؛ والطاغم البشري الكبير وكفاءته العالية من العاملين فيه والقائمين على تنفيذ هذا المشروع³؛

وهذا المشروع الكبير كان ضمن المخططات والإستراتيجيات المعول عليها منذ سنوات السبعينيات من القرن 20م، وخضع لسلسلة من البحوث والدراسات من طرف الجهات المختصة في المجال المعماري، وكانت أولى بوادر هذا التخطيط هي إعداد دراسات أولية لأقامة هذا المشروع خلال سنتي 1977م و1982م، ولقد تم صياغة المسار المروري لهذا الطريق سنة 1984م برئاسة مجلس الوزراء في تلك الفترة، وتم مباشرة أشغال إنجازها لكن بصفة متباطئة، وتزامن ذلك مع الأزمة الاقتصادية التي مرت بها الجزائر سنة 1986م، بسبب انخفاض الموارد المالية بسبب هبوط أسعار النفط، ما أدى إلى توقيف عمليات الإنجاز لوقت لاحق، وقد وصلت عملية إنجازها خلال هذه المدة حوالي 130 كم، والتي تم إستغلالها من طرف مستعملي الطريق، وبقيت 158 كم في طور الأشغال وغير كاملة الإنجاز، وبحلول سنة 2000م، وإرتفاع أسعار النفط والتخلص من المديونية الخارجية، باشرت الدولة الجزائرية حزمة من المخططات التنموية تمثلت أساساً في بعث الإستثمارات العمومية بمخصصات مالية معتبرة، وكان إعادة بعث عملية إنجاز الطريق السيار شرق غرب ضمن البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي (2005م-2009م)، وتم ذلك بقرار رئاسي مؤرخ في 21 فيفري 2005م، ويبلغ طوله 1216 كم أما إذا تم إحتساب الطرق السريعة الأخرى الملحقه به فيصل طوله حوالي 1720 كم، وتعد منه 927 كم مقاطع جديدة ومستحدثة، ويمتد هذا الطريق من أقصى الحدود الشرقية بمدينة القالة ولاية الطارف شرقاً مروراً بالولايات الشرقية والوسطى للوطن؛ وصولاً لأقصى الحدود الغربية بمدينة مغنية ولاية تلمسان غرباً، وتاريخ 18 سبتمبر 2006 أبرمت عقود الإنجاز بالشراكة بين كل من المجموع الصيني CITIC-CRCC والمجموع الياباني كوجال

¹- عفاف قمني، فريجة بوفاتح، تقييم دور القطاع الخاص في تأسيس البنية التحتية في الجزائر، ورقة بحثية ضمن فعاليات الملتقى الدولي الثالث عشر: إستراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشلف، الجزائر، يومي 05 و06 نوفمبر 2017، ص06

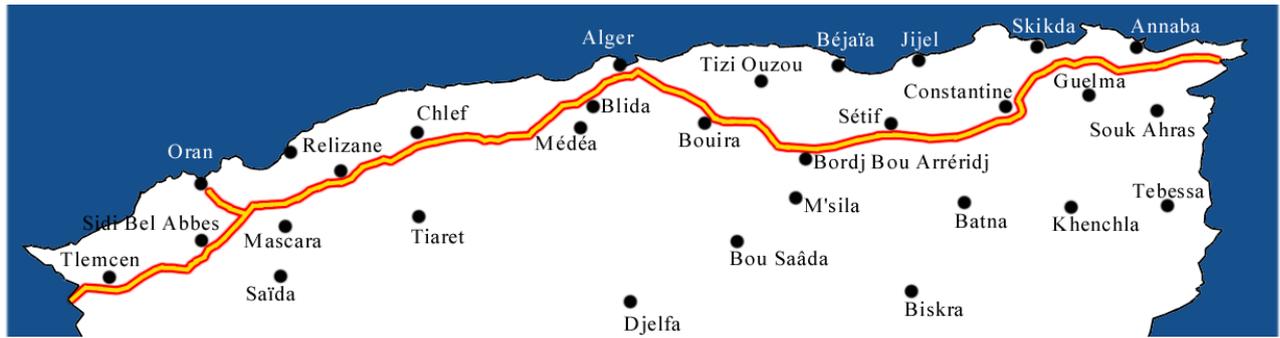
²- نفس المرجع السابق، ص08.

³- المادة 1 و5 من المرسوم التنفيذي 05-250، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والذي يتضمن إنشاء مؤسسة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، والتي تحدد مهام الاستغلال والصيانة. للوكالة الوطنية لتسيير الطرق السريعة. العدد 48، السنة 42 الصادرة في 10 يونيو

(COJAAL) ووزارة الأشغال العمومية، وكان تاريخ 14 مارس 2007 الموعد الرسمي لإنطلاق عملية إنجازها من طرف وزارة الأشغال العمومية والنقل، بحيث تم تكليف المجمع الصيني بإنجاز الجزء الوسط والغربي، وأوكلت للمجمع الياباني إنجاز الجزء الشرقي من مشروع الطريق السيار شرق غرب؛¹

- وتم الإتفاق على تاريخ جوان 2011م على إستلام وإستغلال مشروع الطريق السيار شرق غرب، ومع ذلك تم الإنتهاء من وإستغلاله بعد سنوات من ذلك.

الشكل رقم (4-2) خريطة الطريق السيار شرق-غرب



المصدر: الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية والنقل . <http://www.mtpt.gov.dz>

تاريخ الإطلاع 2019/03/03 على الساعة 08:00

ثانيا: البنية التحتية للنقل بالسكك الحديدية: يمكن تلخيص شبكة خطوط السكة الحديدية في الجزائر باختلاف أنواعها في الجدول الآتي:²

الجدول (4-2): طول خطوط السكة الحديدية بالجزائر 1999م-2019م

عدد محطات السكك الحديدية المستغلة	طول خطوط السكك الحديدية ذات المسلك المكهرب	طول خطوط السكك الحديدية ذات المسلك الاحادي	طول خطوط السكك الحديدية ذات المسلك المزدوج	طول خطوط السكة الحديدية المستغلة	طول شبكة السكك الحديدية
175 محطة.	323 كلم	3217 كلم	553 كلم	3750 كلم	4498 كلم

المصدر: الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية والنقل <http://www.mtpt.gov.dz> تاريخ الإطلاع 2019/03/11 على الساعة 09:00.

نلاحظ من خلال الجدول تنوع البنية التحتية لخطوط السكك الحديدية بالجزائر فهي تضم أنواع مختلفة تدعم البنية التحتية لقطاع النقل بالسكك الحديدية، وإمتدادها على مئات الكيلومترات مما يساهم في ربط المناطق ببعضها وتسهيل نقل الأشخاص والبضائع والمواد الأولية والإستراتيجية، وبالتالي تخفيف الضغط على وسائل النقل الأخرى؛

¹- الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية. <http://www.mtpt.gov.dz> تاريخ الاطلاع 10 نوفمبر 2019 على الساعة 09:00.

²- الموقع الرسمي الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

تاريخ الاطلاع 10 مارس 2018 <https://www.sntf.dz/index.php/component/k2/itemlist/category/6-communications> على الساعة 11:00.

وتخضع وتسير البنية التحتية للسكك الحديدية من طرف مؤسستين عموميتين هما الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية،¹ والوكالة الوطنية لدراسة ومتابعة أشغال بنى السكك الحديدية.² وذلك منذ سنة 2007م. وما ميز قطاع النقل بالسكك الحديدية خلال السنوات التي مضت خصوصا مع مطلع التسعينيات هو التدهور والنقص الملحوظ خاصة فيما يتعلق بنوعية الخدمات المقدمة والمنافسة التي لقيها هذا القطاع من قبل النقل في القطاع الطرقي، وكل هذا كان سببا في قلة حركة نقل المسافرين والبضائع؛

وبهدف تطوير وتحسين البنية التحتية للسكك الحديدية ومختلف الوسائل المرتبطة بها تم إصدار القانون رقم 01-13 ليوم 7 أوت 2001م، وهو يتضمن مخطط تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية بالجزائر، حيث سمح هذا القانون بإبرام عقود إمتياز مع المؤسسات الخاصة الخاضعة للقانون الجزائري لغرض فتح المجال أمام القطاع الخاص للمشاركة في عمليات التمويل والإنشاء والتسيير للبنية التحتية لقطاع النقل بالسكك الحديدية، وتكرس ذلك بعمليات الإنفاق العمومي التي سطرت لهذا القطاع بإعتباره من دعائم التنمية الإقتصادية، ومحرك حيوي لنقل البضائع والأشخاص على حد سواء؛³

-وتعد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية المكلفة بتسيير وإستغلال لنقل بالسكك الحديدية وتقسّم إلى خمسة أقسام من سوق العمل وهي:⁴

أ-عمليات نقل الحديد والفوسفات من خلال خط عنابة-تبسة-جبل العنق؛

ب-عمليات نقل البضائع على مستوى شبكة خطوط السكك الحديدية؛

ت-عمليات نقل المسافرين ما بين المدن الكبرى عبر خطي الجزائر العاصمة-وهران والجزائر العاصمة-قسنطينة-عنابة؛

ث-عمليات النقل الجهوي للمسافرين عبر المدن والخطوط الكبيرة والمتوسطة؛

ج-عمليات نقل المسافرين من الجزائر العاصمة نحو الجهة الشرقية بالثنية ولاية تيزي وزو، ومن الجزائر العاصمة بإتجاه المنطقة الغربية بالعفرين ولاية البليدة وتعد أهم محاور خطوط السكك الحديدية في الجزائر العاصمة.

ويعد الخط الشمالي لطريق السكة الحديدية الذي يبلغ طوله 1028 كلم أحد أهم مكونات الشبكة البنية التحتية للنقل عبر السكك الحديدية في الجزائر، بحيث يضم مسلكا عادي ينطلق من الحدود الشرقية المحاذية للجمهورية التونسية مروراً بالولايات الوسطى وصولاً للمنطقة الحدودية الغربية مع المملكة المغربية، ويمس أهم المدن الشمالية للجزائر (عنابة، قسنطينة، سطيف، الجزائر العاصمة، الشلف، وهران وتلمسان)، ومن جهة أخرى يربط هذا الخط تسعة موانئ تجارية رئيسية (عنابة، سكيكدة، جن جن، بجاية، الجزائر العاصمة، مستغانم، أرزيو، وهران والغزوات)؛

- تحتوي شبكة السكك الحديدية على الطريق الشمالي ب 1028 كلم من السكة ذات المسلك العادي تربط الحدود الشرقية (تونس) مع الغربية (المغرب)، وتمر عبر أهم المدن الشمالية للبلاد (عنابة، قسنطينة، سطيف، الجزائر العاصمة، الشلف، وهران

¹ - نفس المرجع السابق.

²-L'Agence Nationale pour l'Etude et le Suivi de la Réalisation des Infrastructures Ferroviaires. <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/> afficher la date 22mars2019 à l'heure 10:00.

³- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422هـ الموافق ل 8 أوت 2001م، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 44، السنة 38، الصادرة بتاريخ 8 أوت 2001م، ص 07،

⁴- Mohammed KERBOUA 'L'ingénierie des systèmes appliqués à l'autoroute est-ouest' mémoire de magister .Option Géotechnique et environnement, université Aboubekr Belkai- Tlemcen- Algérie2012universitaire, p87.

وتلمسان)، كما تُعبر أيضا تسعة موانئ تجارية أساسية (عنابة، سكيكدة، جن جن، بجاية، الجزائر العاصمة، مستغانم، آرزويو، وهران والغزوات)؛

- وبتاريخ يوم 15 أبريل 2017 تم إفتتاح الخط الجديد ويشغل بصيغة لسكك المكهربة ويربط الجزائر العاصمة من الناحية الشرقية مرورا بالثنية وصولا لولاية تيزي وزو.

الشكل (4-3): خريطة شبكة السكك الحديدية في الجزائر

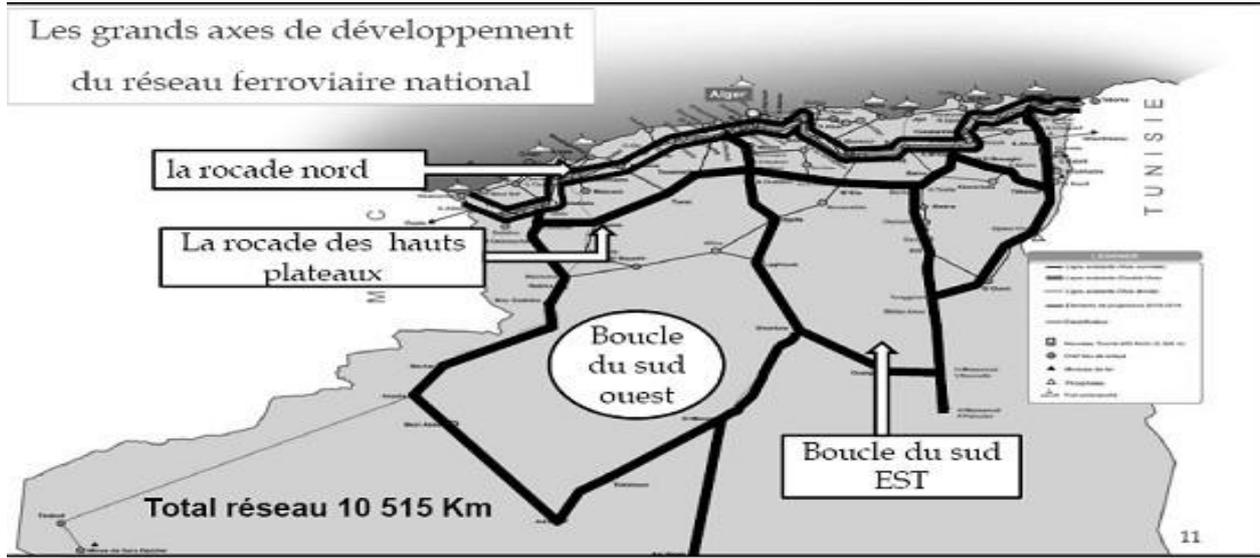


المصدر: الموقع الرسمي الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية <http://www.sntf.dz> تاريخ الإطلاع 10 سبتمبر 2018 على الساعة 12:00.

- يوجد شبكة واسعة وكبيرة من خطوط السكك الحديدية ممتدة من الشمال نحو الجنوب، وعددها أربعة خطوط جانبية، وبها خط واحد بمسلك عادي، وتمتد لتشمل معظم المدن بمنطقتي الهضاب العليا والجنوب، وبالمقابل هناك خط منجمي في الجهة الشرقية يمتد بين عنابة وجبل العنق؛

- ومع التطور الكبير الذي تشهده حركة قطاع النقل بالجزائر سواء للمسافرين أو لنقل البضائع ومختلف المبادلات التجارية، سواء ما بين دول الجوار والمغرب العربي الكبير أو بين دول ضفتي البحر الأبيض المتوسط، كل هذا أدى إلى التفكير في إنشاء خط سكة حديدية كبير وبقدرة عالية لتسهيل وتسريع تنقل المسافرين والبضائع وخلق مناطق تجارية كبرى، وذلك بالربط ما بين دول المغرب العربي ودول البحر الأبيض المتوسط، وعموما نجد أن معظم شبكة خطوط السكة الحديدية بالجزائر تضم مسلك أحادي غير مزدوج، ونجد أن الأولوية الخاصة بقطاع النقل للسكك الحديدية هي إعادة تأهيل وتطوير هذه الشبكة وذلك بغية خلق بنية تحتية تعمل على الرفع من أدائها وتحسين حركة لنقل فيها.

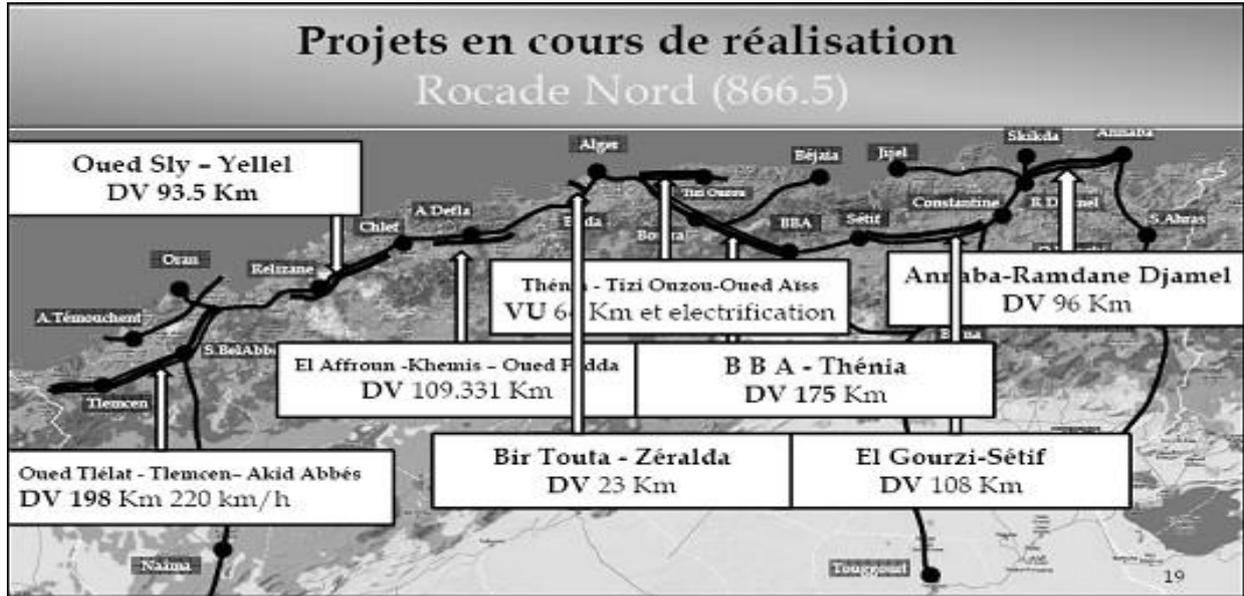
الشكل (4-4): خريطة محاور التطوير الرئيسية لشبكة السكك الحديدية الوطنية



المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار: <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> _ تاريخ

الإطلاع 10 أوت 2019 على الساعة 14:00.

الشكل (3-5): خريطة مشاريع السكك الحديدية قيد التنفيذ



المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>

تاريخ الاطلاع 10 أوت 2019 على الساعة 15:00.

من خلال الشكلين السابقين يتبين أن تطوير خطوط شبكة السكك الحديدية يشهد أشغال كبرى تمتد من المناطق الشمالية وصولاً إلى المناطق الجنوبية الشرقية والمناطق الجنوبية الغربية بطول يصل إلى 10515 كم؛ كما يتم العمل في الوقت الحالي على إنجاز خطوط ازدواجية عبر أغلبية المناطق الشمالية وهي خط وادي تلبلات-تلمسان-العقيد عباس بطول 198 كم؛ خط وادي سلي-يلل بطول 93,5 كم، خط العفرون-خميس مليانة-وادي الفضة بطول 109 كم؛ بئر توتة-زرالدة بطول 23 كم.

1-2-الميترو: بالإضافة إلى شبكات خطوط السكة الحديدية، توجد بالجزائر شبكة من ميترو الأنفاق بما مجموعة من القطارات تعمل على عملية النقل تحت الأرض، ومن أهمها نذكر ميترو الجزائر العاصمة والذي دخل حيز الخدمة بتاريخ 31 أكتوبر 2011م، وهو وسيلة نقل أخرى تضمن السرعة والراحة لتنقل المسافرين، ويمتد على 9 كلم، وينطلق من مدينة تافورة وصولاً للبريد المركزي وحي البدر ليعبر عشرة محطات، أما بخصوص إستغلاله فيتم من طرف شركة RATP El Djazaïr والتي تعد فرعاً لشركة RATP¹ لمدة زمنية تقدر بثماني سنوات وهذا بالشراكة مع شركة ميترو الجزائر العاصمة²؛

- وعرف إنجاز ميترو الجزائر العاصمة عدة مراحل منها أشغال التوسعة للخط رقم 01، والذي دخل حيز الخدمة التجارية بتاريخ 5 جويلية 2015م، الخط يمتد على مسافة 4 كلم ويربط حي البدر بالحرش، وعرف الميترو عدة توسعات أخرى منها:

- أشغال التوسعة للخط رقم 01 بين حي البدر وعين العجة على مسافة 3.7 كلم، وتوسعة أخرى شملت الخط الرابط بين تافورة- البريد المركزي بإتجاه ساحة الشهداء على مسافة 1.9 كلم؛

- وبهذا الإنجاز تعتبر الجزائر من الدول الأولى في المغرب العربي التي تمتلك هذا النوع من النقل الحضري، والذي سيساهم في تخفيف حركة تنقل الأشخاص والبضائع، وتقليل الضغط على وسائل النقل الأخرى.

2-2-الترامواي: تعززت البنية التحتية لخطوط السكة الحديدية بإستحداث نمط آخر من النقل العصري والحضري وهو إنجاز شبكة الترامواي، وهي موزعة بالتوازي بين المدن الكبيرة عبر مختلف جهات الوطن، وتدخل ضمن برنامج المخطط الخماسي 2010م-2014م الذي شمل تحديث وتطوير النقل الحضري بين المدن، والتي تدخل ضمن النقل العصري بالجزائر، فنجد ترامواي الجزائر العاصمة والذي دخل حيز الخدمة سنة 2012م، وكان يمتد على مسافة 16.2 كلم، ويعمل حالياً على توسعته ليصل طوله 23 كلم، ويعبر 38 محطة، وبالمقابل حظيت مدينة قسنطينة بترامواي يربط بين أحياء المدينة الرئيسية وبدأت أشغال إنجازها في سنة 2008م، تمت التجارب التقنية الأولى في 30 ماي 2012م، ويمتد على مسافة 9 وتمر ب 10 محطات رئيسية وشملته أشغال التوسعة، أما مدينة وهران دخل بها الترامواي للعمل في ماي 2013م ويعتبر أطول ترامواي عبر الوطن يمتد على طول 48 كلم؛

- وسطرت الدولة الجزائر في إطار المخططات التنموية لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل عبر الترامواي إنجاز خطوط أخرى لتشمل مدن سطيف ومستغانم، سيدي بلعباس وورقلة، وتعرف عملية الإنجاز وتيرات مختلفة ومتفاوتة؛

- وفي إطار تحديث وإنجاز مشاريع التليفريك تم تسجيل مشاريع جديدة بكل من الجزائر العاصمة وتيزي وزو، بالإضافة لترميم تليفريك وهران.³

ثالثاً: البنية التحتية للنقل البحري(الموانئ):

تعد البنية التحتية للنقل البحري أحد أهم العوامل الرئيسية للمساهمة في تطوير التجارة الخارجية، وتعتبر الموانئ من المقومات البارزة خاصة ما تعلق بتنقل الأشخاص والبضائع المتنوعة، لذلك عملت الدولة الجزائرية منذ الإستقلال، ويتشكل قطاع

¹- La Régie autonome des transports parisiens.

https://www.Regie_autonome_des_transports_parisiens.org/

Consulter le 08/07/2019 al heure 10 :00.

²- سمير آيت يحيى، فضيل رايس، " إشكالية تمويل البنى التحتية للنقل في الجزائر من خلال البرامج التنموية للفترة 2001-2014 " ورقة بحثية ضمن فعاليات المنتدى الدولي الثالث عشر: إستراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشلف، الجزائر، يومي 05 و06 نوفمبر 2017، ص 08.

³- Rapport du ministère des transports، «Politique gouvernementale dans le domaine des transports»، septembre 2015، p 10.

النقل البحري في الجزائر من 11 ميناء تجاري تتوزع على طول 1200 كم من الساحل الجزائري، بحيث أنه هناك 08 موانئ مهمتها نقل البضائع العامة وهي موانئ الجزائر العاصمة، عنابة، جن جن (جيجل)، دلس (بومرداس)، تنس (الشلف)، مستغانم، وهران، الغزوات (تلمسان)، كما يوجد مينائين 02 متخصصين في نقل البضائع العامة والمحروقات وهما (ميناء بجاية، ميناء سكيكدة بشقيه (القديم والجديد) ، وميناء واحد متخصص في نقل المحروقات وهو ميناء آرزو بوهران؛

-ومن حيث سعة حجم الموانئ نجد ميناء الجزائر العاصمة أكبر ميناء تجاري مقارنة بالموانئ الأخرى، وتبلغ طاقة إستيعاب حركة الحاويات فيه نسبة 30 % من مجموع طاقة الموانئ، وتحتل المرتبة الثانية الموانئ الواقعة على الشريط الساحلي الشرقي وهي موانئ عنابة بجاية وسكيكدة، وتشكل في مجموعها مانسبته 50 % من حجم إستيعابها، وبأبي مينائي الشريط الساحلي الغربي لوهران ومستغانم في المركز الثالث بحجم إستيعاب 13%¹؛

-وساهمت البنية التحتية لقطاع النقل البحري من الموانئ في الرفع من المبادلات التجارية الخارجية وهذا بنسبة 95 %، وتشكل أساسا التجارة الخارجية بنسبة كبيرة من تصدير المحروقات من خلال مينائي آرزو وسكيكدة²؛

-ولقد مر تنظيم الموانئ الجزائرية بعدة مراحل، حيث أنه منذ السنوات الأولى للإستقلال هو إستقلاليتها الإدارية عن وزارة النقل؛ خاصة الموانئ الكبيرة كميناء الجزائر العاصمة وميناء عنابة وميناء وهران، وقامت الغرف التجارية بالعمل بنظام الإمتياز للولايات التي تقع فيها الموانئ الكبرى، وأوكلت مهمة الإدارة والتسيير لهذه الموانئ للديوان الوطني للموانئ، وبذلك إكتسبت سلطة ذات طابع عمومي وتجاري، وفي سنة 1982م تمت إعادة هيكلة الشركات الوطنية الكبرى، والهدف من ذلك هو اللامركزية في التسيير، وتم إستحداث عشرة شركات موانئ محلية عوضت الديوان الوطني للموانئ ، وبموجب القانون 01/88 الخاص بإستقلالية الشركات، أدى ذلك لتحويل شركات الموانئ إلى مؤسسات عمومية إقتصادية ذات أسهم، ولقد نتج عن هذا النمط من التسيير وهو إعادة الهيكلة المزيد من التدهور بسبب العجز المرتفع خاصة ما تعلق بالتجهيز، وتحديث وسائل النقل البحرية³؛

-وفيما يتعلق بإدارة وتسيير النقل البحري بالجزائر فهو تحت سيطرة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة⁴، وهي المسؤولة الوحيدة على قطاع النقل البحري الجزائري؛ ويعود تاريخ إنشائها إلى المرسوم المؤرخ يوم 31 ديسمبر 1963، وقد تم تقسيمها سنة 1985 إلى ثلاث مؤسسات، وتمثل فيما يلي: ⁵

أ- شركة SNTM/HYPROC: ويكمن إختصاصها في نقل المحروقات فقط؛

ب- شركة ENTMV: تتمثل مهمتها أساسا في نقل المسافرين فقط؛ وهي المسماة بمؤسسة Algérie Ferries؛

ت- شركة SNTM/CNAN: ومجال إختصاصها هو نقل البضائع فقط؛ وتم إعادة هيكلة هذه الشركة وذلك سنة 2005م، وتم تقسيمها إلى أربعة أقسام على شكل فروع كما يلي:

1- CNAN Nour، 2- CNAN Méditerranéen، 3- CNAN Maghreb وهذه الشركات الثلاث مختصة في نقل البضائع بحرا، ولقد تم خصومة هذه الشركات مع مطلع سنة 2006م لنقل البضائع وتم ذلك في إطار الشراكة مع

¹-Rapport sur: «Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale: Etude monographique sur l'Algérie»، CETMO، octobre 2010، p 15.

² - Mohammed KERBOUA، «L'ingénierie des systèmes appliqués à l'autoroute est-ouest»، op cit، p 91.

³ - القانون 01/88، المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الإقتصادية، المؤرخ في 22 جمادى الأولى، 1408هـ، الموافق ل

12 جانفي 1988، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 2، الصادرة في 13 جانفي 1988.ص31.

⁴ - La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation. <https://www.cnan-nord.com/> consulter le 12/02/2019 a heure 14:00 .

⁵-Rapport sur, Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale, Etude monographique sur l'Algérie, op cit, pp 22-23.

المستثمر الأجنبي من بلدان مختلفة كفرنسا وإيطاليا والمملكة العربية السعودية،¹ و4-NASCHO. وتتمثل مهمتها الرئيسية في تأمين البواخر.

رابعا: البنية التحتية للنقل الجوي (المطارات): تعتبر البنية التحتية لقطاع النقل الجوي من المقومات الرئيسية لتقديم الخدمات الضرورية والمریحة لمستعملي هذا النمط من النقل سواء كانوا أشخاص أو نقل بضائع، وأساس البنية التحتية لقطاع النقل الجوي هو وجود أرضية مطارات مهيئة وعصرية ومكيفة بمعدات النقل الحديثة كوجود طائرات ذات جودة عالية، وتسعى معظم الدول لتطوير وتحديث هذا القطاع، والذي يمكن من خلاله تقصير المسافات والإنتقال إلى أبعد مكان ونقل مختلف المواد الأولية والبضائع من مكان إنتاجها إلى إستهلاكها، كما يعبر هذا النوع من النقل مختلف البلدان والقارات مهما كان بعدها الجغرافي، ولذلك يلقي الإهتمام البالغ من قبل الدول، والجزائر كغيرها من دول العالم قامت بإنشاء ترسانة لا بأس من المطارات، وعززتها بأنواع مختلف من الطائرات في الحجم والطاقة الإستيعابية لها، وفتح خطوط جوية نحو دول العالم، وتضم البنية التحتية لقطاع النقل الجوي في الجزائر 35 مطارا، وهي مقسمة ما بين مطارات دولية بتعداد 13 مطارا، وأخرى محلية، ويعد مطار الجزائر العاصمة (مطار هواري بومدين) الأكبر حجما وكما من حيث عدد المسافرين، بحيث تم تهيئته وتجديده ليصل حجم إستيعابه 10 مليون مسافر سنويا، وعندما كان يتسع ل 6 ملايين مسافر سنويا قبل التوسعة، وتقوم شركة إدارة خدمات المطارات،² بتسيير كل المطارات الجزائرية، وفيما يخص مطار هواري بومدين الدولي تقوم الخطوط الجوية الجزائرية بمختلف العمليات فيه، وهي شركة الطيران الناقل الوطني الجزائري وتعمل نحو 39 وجهة في 28 دولة عبر قارت أوروبا وآسيا، وأمريكا الشمالية، وإفريقيا ودول الشرق الأوسط، أما محليا فتعمل عبر كافة ولايات الوطن في 32 وجهة، ومنذ سنة 1968م أصبحت الخطوط الجوية الجزائرية عضوا دائما في مجموعة من الهيئات والمنظمات الدولية الخاصة بالطيران مثل: الإتحاد العربي للنقل الجوي، إتحاد شركات الطيران الإفريقية، إتحاد النقل الجوي الدولي؛

- وتم فتح المجال أمام الشركات الخاصة للمساهمة في نقل المسافرين وتعد شركة الطاسيلي أحد الشركات التي تقوم ومنذ سنة 2011م بنقل المسافرين وهي فرع تابع للشركة البترولية سونطراك، وتقوم بنقل عمال الشركة من الشمال ونحو المناطق النفطية بالجنوب الجزائري.

عرفت البنية التحتية في الجزائر لمختلف القطاعات الإقتصادية تطورا ملحوظا، وتعد البنية التحتية لقطاع النقل من أبرز المشروعات التي شهدت إنجاز عدد معتبر من المشاريع، والتي نذكر منها البنية التحتية لقطاع النقل الطرقي التي تدعمت بإنجاز مشروع الطريق السيار شرق غرب ورغم التأخر في عملية إستلامه والعراقيل التي صادفته، إلا أنه حقق الأهداف التي تم تشييده من أجلها، وفيما يخص البنية التحتية لشبكة السكة الحديدية العصرية تم إنجاز الترامواي بعدد من المدن ذات الكثافة السكانية في وهران ومستغانم وقسنطينة وسطيف، وتم بعث مجموعة من المشاريع الأخرى مرتبطة بقطاع النقل على غرار الطريق السيار للفضاء العليا والطريق العابر للصحراء، وميناء الوسط الكبير وكل هذه المشاريع تمت بتمويل من القطاع العام أي الحكومة ضمن المخططات التنموية.

¹ - Article publié sur le site web: <http://www.lestrepublikain.com/index.php/annaba> consulter le 02/10/2019 à l'heure.11:00

² - Etablissement de gestion de services aéroportuaires sur le site web: <http://www.egsa-alger.dz/> consulter le 12/04/2019 à l'heure 10 :00.

المطلب الثاني: تمويل البنى التحتية للنقل في الجزائر خلال الفترة 2001م-2019م:

يعتبر الإنفاق الحكومي المباشر على المشاريع الإستثمارية والبنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية في الجزائر المنهج المتبع لتمويل هذه المشروعات في ظل برامج التنمية 2001م-2019م، حيث تم تخصيص مبالغ مالية كبيرة نظرا لما تتطلبه هذه المشروعات ذات الحجم الكبير؛

وترتبط تنمية الإقتصاد في العالم وتطوره بمدى وجود بنية تحتية سليمة وقوية تساهم في خلق التنمية، وتقوم حكومات الدول كداعم رئيسي للبنى التحتية وتحمل حجم الإنفاق والذي يكون كبيرا، ويعد الإنفاق عبي البنى التحتية من طرف الحكومة أسلوب قديم تعمل عليه كحل للمبالغ المالية الضخمة التي تتطلبها هذه المشاريع؛

وقامت الدولة الجزائرية بتمويل مشروعات البنية التحتية من خلال ماخصته من مبالغ مالية ضخمة بفضل الإستثمار العمومي في إطار المخططات التنموية، وهناك مجموعة من العوامل التي دفعت الحكومة الجزائر لتبني الانفاق العمومي وهي:¹

أ-الإيرادات الكبيرة المحققة من عائدات النفط والتي مولت الإنفاق العمومي للمشروعات الكبرى؛

ب-قلة المساهمة من القطاع الخاص في تمويل المشاريع ذات البنية التحتية؛

ت-التوجه نحو عملية الإعمار في المدن والقرى جراء ما خلفته سنوات 1990م من تدهور ونقص في البنية التحتية.

-وبعد الأزمة الإقتصادية لسنة 1986م، والتي شهدت هبوط أسعار النفط وقلة الإيرادات وما صاحبها من التحولات السياسية بعد سنة 1989م، قامت الحكومة الجزائرية في منتصف التسعينيات ببعث برنامج الإصلاح الإقتصادي 1994م-1998م، والذي من خلاله بدأت الجزائر في تخصيص الإنفاق العمومي نحو تطوير وإنشاء البنية التحتية، ومع إرتفاع سعر النفط والذي عاد بالإيجاب على الخزينة العمومية من خلال برجة مشاريع جديدة وأخرى مستحدثة كانت متوقفة من قبل، وبذلك تم تعزيز البنية التحتية من خلال حجم الإستثمارات المالية الكبيرة والمخصصة لعملية التنمية محاولة منها في تدارك النقص في البنية التحتية، وفيما يلي من خلال الجدول نبرز حجم المخصصات المالية ضمن المخططات والبرامج التنموية والممتدة من سنة 2001م-2019م والتي تم من خلالها تطوير البنية التحتية للاقتصاد الجزائري كما يلي:

الجدول (3-4): الإنفاق على البنية التحتية للنقل في ظل برامج التنمية 2001م-2019م

السنوات	البرامج السنوية	الإنفاق على البنية التحتية للنقل (مليار دينار)	نسبة الإنفاق على البنية التحتية للنقل / مجموع مبلغ الغلاف المالي للبرنامج التنموي (%)
2004-2001	برنامج دعم الإنعاش الإقتصادي	210.4	40.1
2009-2005	البرنامج التكميلي لدعم النمو	1703.1	40.5
2014-2010	برنامج التنمية الخماسي	6448	31.5
2019-2015	البرنامج الخماسي	21000	/

المصدر: الموقع الرسمي لوزارة المالية <http://www.mf.gov.dz> تاريخ الإطلاع 10ماي 2018 على الساعة 08:30.

ويمكن تمثيل معطيات الجدول السابق في الشكلين الآتيين:

¹ - حكيم شبوطي، أحلام خليفة، دراسة تقييمية لمشاريع البنية التحتية في الجزائر في ظل البرامج التنموية 2001-2019، ورقة بحثية ضمن فعاليات المنتدى الدولي الثالث عشر: إستراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الإقتصادية الراهنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشلف، الجزائر، يومي 05 و06 نوفمبر 2017، ص06.

الشكل (4-6): الإنفاق على البنية التحتية في ظل برامج التنمية
الشكل (4-7): نسب الإنفاق على البنية التحتية على مجموع مبلغ
البرنامج التنموي

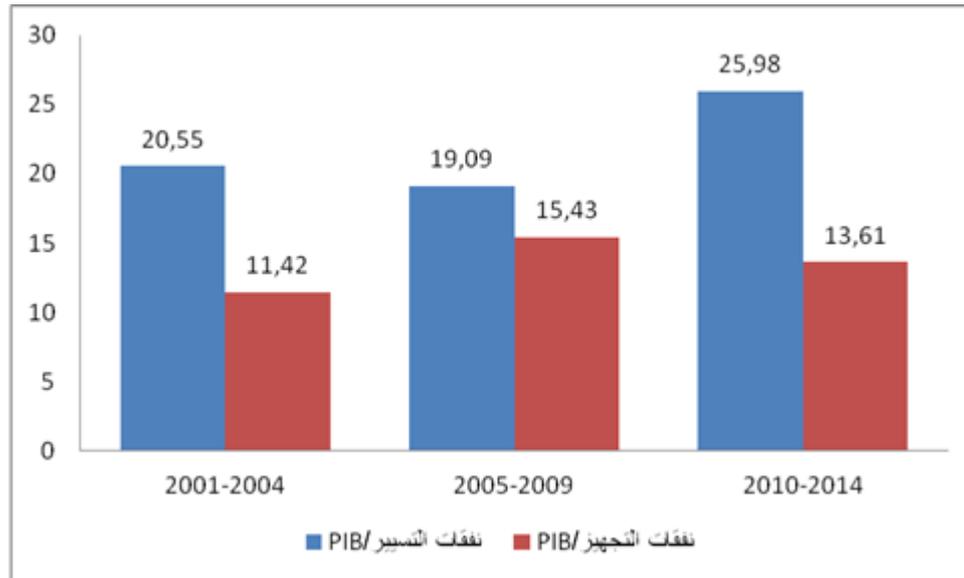


المصدر: سمير آيت يحيى، فضيل رايس، "إشكالية تمويل البنى التحتية للنقل في الجزائر من خلال البرامج التنموية للفترة 2001-2014"، ورقة مقدمة ضمن فعاليات الملتقى الدولي الثالث عشر، إستراتيجيات تمويل الإستثمار في البنية التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة يومي 06-07 نوفمبر كلية العلوم والإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة الشلف ص 13، ومعطيات وزارة المالية الجزائرية.

من خلال ما تم عرضه نلاحظ أن نسبة الإنفاق العمومي في الجزائر على البنية التحتية متساوية وثابتة، وذلك خلال الإنفاق في البرنامج التنموي الأول 2001م-2004م، والبرنامج التنموي الثاني 2005م-2009م، وكانت تقارب 40% بالمقابل إنخفضت نسبة الإنفاق العمومي على البنية التحتية خلال المخطط التنموي الثالث بنسبة 31%، وهذا كله يفسر التحول الملحوظ لخلق إقتصاد متطور من خلال تطوير البنية التحتية من خلال ما تم رصد من حجم المبالغ المالية ففي البرنامج الأول تم رصد ما قيمته 210 مليار دينار، وفي البرنامج الثاني تضاعف المبلغ ب 30 مرة ليصل 1703 مليار دينار، أما في البرنامج الثالث تضاعف 4 مرات من البرنامج الثاني، وهو يبين التوجه الحكومي للنهوض بالبنية التحتية في سبيل تطوير الاقتصاد وخلق التنمية، ويبين ذلك أيضا إرتفاع ميزانية التجهيز للميزانية العامة في الجزائر.

-وفيما يلي شكل يبين نسب كل من نفقات التسيير والتجهيز من الناتج الداخلي الخام خلال البرامج التنموية الثلاثة.

الشكل رقم (4-8): نسب نفقات التسيير والتجهيز من PIB (%) خلال البرامج التنموية



المصدر: سمير آيت يحي، فضيل رايس، مرجع سبق ذكره، ص 14،

وإحصائيات وزارة المالية (المديرية العامة للخزينة)،

على الموقع الإلكتروني <https://mof.gov.jo/ar-jo> تاريخ الإطلاع 2019/06/09 الساعة 10:30.

ما يمكن ملاحظته من خلال الشكل هو البرنامج التنموي 2010م-2014م كان الأعلى في نفقات التسيير بنسبة 25% بينما نفقات التجهيز كانت في المرتبة الثانية بنسبة 13% مقارنة بنفقات التجهيز في المخطط التكميلي لدعم النمو 2005م-2009م كانت تقدر بنسبة 15%، وكانت نسبة نفقات التسيير تقدر 19%، وإحتلت المرتبة الثالثة مقارنة بنفقات التسيير التي إحتلت المرتبة الثانية بنسبة 20% في البرنامج التنموي 2001م-2004م، وجاءت نسبة نفقات التجهيز في المرتبة الثالثة مقارنة بالبرامجين السابقين بنسبة 11%، ويعود إرتفاع نفقات التجهيز ضمن المخطط التكميلي لدعم النمو 2005م-2009م هو إطلاق مخطط تكميلي من قبل الحكومة الجزائرية وهو برنامج تنمية الجنوب والهضاب العليا 2006م-2009م والذي كان السبب الرئيسي في إرتفاع نفقات التجهيز ضمن قانون المالية لسنة 2006م، وأصبحت أكبر من حجم نفقات السنة المالية نفسها وهي سابقة من نوعها تحدث في الميزانية العامة للجزائر بفعل إستمرار الدولة الجزائرية في بعث البرامج التنموية المتنوعة (مخطط دعم الإنعاش الإقتصادي 2001م-2004م، مخطط التنمية الفلاحية، مخطط إعادة إعمار البنى التحتية المخربة نتيجة زلزال 2003م، المخطط التكميلي لدعم النمو 2005م-2009م، المخطط التكميلي الخاص بتطوير ولايات الجنوب...).¹

-ويمكن إستخلاص أهم الأهداف الإستراتيجية من بعث المخططات التنموية كما يلي:²

أ- العمل على تجسيد المشاريع الكبرى لتهيئة الإقليم بإقامة شبكة طرق حديثة ومهيكلية؛

ب- تفعيل متطلبات النقل والوقاية والأمن من خلال المحافظة وتحديث شبكة الطرق الموجودة؛

¹- Rapport annuel de la Banque d'Algérie، «Evolution économique et monétaire en Algérie»، pour l'année 2006، p 78.

²- وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية، تقرير ملخص، عن "حصيلة 2009-2005 وبرنامج 2010-2014"، نوفمبر 2009، ص 4.

ت- إنشاء هياكل قاعدية بحرية جديدة خاصة بالتجارة والسياحة والصيد البحري والقيام بصيانتها وتكيفها حسب الحاجيات المستقبلية؛

ث- اعتماد المقاييس الدولية في تلبية الحاجيات الاقتصادية والإستراتيجية بفك العزلة من خلال تحديث المنشآت المطارية؛ وتنصب كل هذه الأهداف في خضم عمليات كبرى واسعة تسعى لأجلها الجزائر من أجل تطوير البنية التحتية لخلق تنمية اقتصادية وإجتماعية، وإنطلقت وتيرة التنمية من خلال البرنامج التنموي الأول 2001م-2004م، وذلك برصد موارد مالية معتبرة، وإستمرت من خلال البرنامج الثاني 2004م-2009م؛ وما صاحبه من بعث للبرامج التنموية من خلال برنامج دعم ولايات الجنوب والهضاب العليا، ووصلت تكلفة العملية التنموية خلال هذا البرنامج ما قيمته 17500 مليار دج، وتضمن مجموعة من المشاريع، وبعدها كلف برنامج الإستثمارات العمومية، والذي تم بعثه في 2010م-2014م حجما من الإنفاق العمومي تم تقديره بـ 21.214 مليار دج أي ما يعادل 286 مليار دولار، ويتضمن البرنامج قسمين أساسيين:¹

أ- مواصلة إنجاز المشاريع الكبرى خاصة ما تعلق بمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل (السكك الحديدية، والطرق)، وقطاع المياه بتخصيص ما قيمته 9.700 مليار دج ما يعادل 130 مليار دولار؛

ب- برمجة مجموعة من مشاريع البنية التحتية الجديدة لقطاعات مختلفة، وذلك بتخصيص ما قيمته 11.534 مليار دج (أي ما يعادل 156 مليار دولار).

وتم تخصيص ما نسبته 40% من قيمة برنامج الإستثمارات العمومية للإستمرار في تطوير المنشآت القاعدية وتحديث البنية التحتية لقطاع النقل وتحسين الخدمات العمومية المختلفة وتمت عملية التخصيص على النحو التالي:²

أ- تخصيص أكثر من 2.800 مليار دج لقطاع الأشغال العمومية لغرض تطوير شبكة الطرق ورفع من قدرة إستيعاب الموانئ؛

ب- تخصيص أكثر من 3.100 مليار دج لقطاع النقل بهدف لتوسيع خطوط السكك الحديدية، وإنجاز النقل الحضري بالسكك الحديدية بالترامواي (برمجة 14 تراموي عبر المدن منها ما أنجز، ومنها ما هو في طور الإنجاز)،

ت- تخصيص مبلغ مالي معتبر لإتمام وتوسيع الطريق السيار شرق غرب، ومواصلة عملية ربطه بـ 830 كم من الطرق، والقيام بإزدواجية الطرق الوطنية بطول 700 كم، إقامة أزيد من 2500 كم من الطرق الجديدة، وتطوير وإعادة تأهيل أكثر من 8000 كم من الطرق؛

ث- تطوير البنية التحتية للمطارات وتعزيز ثلاثة مطارات، بالإضافة إلى إنشاء وتطوير قرابة 20 ميناء، وتعزيز القدرة الإستيعابية لحوالي 25 ميناء.

وضمن البرنامج الخماسي 2005م-2009م تم إعادة تهيئة وتحديث 67.369 كم من شبكة الطرقات وإنجاز 1250 منشأة فنية، وتم دخول حيز الإستغلال 37 نفق، وتم القضاء على أكثر من 500 نقطة سوداء، كما تم وضع عدد مهم من الإشارات المرورية.

وتطلب إنجاز الطريق السيار شرق غرب تكاليف مالية ضخمة، وتعرف عملية تقييم هذه التكاليف صعوبة لجملة من العوامل يمكن ذكرها كالتالي:

أ- عدم إستقرار أسعار المواد الأولية المستخدمة سواء كانت محلية أو مستوردة من الخارج مع طول مدة الإنجاز.

¹ - بيان إجتماع مجلس الوزراء المنعقد يوم 24 ماي 2010 حول "برنامج التنمية الخماسي 2010-2014"، ص 2. عن موقع رئاسة الجمهورية.

² - نفس المرجع السابق، ص 3-13-14. <http://constitution.el-mouradia.dz> تاريخ الاطلاع 05 ماي 2018 على الساعة 15:00.

ب- عدم الوضوح والشفافية في تعويضات نزع الملكية والإقتطاعات الأراضي الزراعية التي يمر بها الطريق سيار شرق غرب؛
ت- صعوبة التضاريس خاصة في الجزء الشرقي للبلاد تسببت في رفع تكاليف الكيلومتر الواحد بالمقارنة مع الأجزاء الأخرى على طول الطريق سيار شرق غرب.

وكانت التكلفة الحقيقية لإنجاز الطريق سيار شرق غرب قد قاربت 16 مليار دولار متجاوزة التكلفة التقديرية والتي كانت قبل إنطلاق المشروع تقدر ب 7,52 مليون دولار للكيلومتر الواحد، وقد تم توقيع إتفاقية الإنجاز من طرف وزارة الأشغال العمومية والنقل بقيمة 11,83 مليار دولار للكلم الواحد على طول 930 كم بدون إحتراس ما تم إنجازه من قبل من مسار الطريق، إضافة الى مبالغ الصيانة والتي تستهلك من حين لآخر، بالرغم من أنه عرف تأخر ملحوظ في الإنتهاء من أشغال إنجازه. بعد حجم الانفاق العمومي على البنية التحتية في ظل برامج التنمية 2001م-2019م، أحد أهم العوامل الأساسية لتطوير وتحديث البنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية وخاصة قطاع النقل، حيث أن جودة البنية التحتية تكون بناء على مؤشرات محددة من قبل هيئات ومنظمات عالمية مختصة في قياس الجودة لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وفي الجزائر كانت مجموعة من مشاريع البنية التحتية قد تم تمويلها بمشاركة القطاع الخاص والتي على أساسها تم ترتيبها وفقا لمؤشرات جودة البنية التحتية لقطاع النقل.

المطلب الثالث: مشاريع البنى التحتية للنقل في الجزائر بمشاركة القطاع الخاص

نشر البنك العالمي للتمية التقرير السنوي المتعلق بمقارنة الدول العربية ببعضها في مجال البنية التحتية لقطاع النقل بما فيه من النقل البري بشقيه شبكة الطرق وخطوط السكة الحديدية، والنقل البحري المتمثل في الموانئ، والنقل الجوي ممثلا في المطارات، وبالتالي تتضح لنا مكانة البنى التحتية لقطاع النقل في الجزائر ومدى مشاركة القطاع الخاص في مجال النقل في الجزائر ومختلف المشروعات الأخرى، ومن خلال ما جاء به تقرير التنافسية العالمية، 2015م/2016م، الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي والذي يوضح لنا ما يلي:

أولا: ترتيب الجزائر مقارنة بالدول العربية في جودة البنى التحتية لقطاع النقل

تبعا لما جاء به المنتدى الإقتصادي العالمي حول تقرير التنافسية العالمية 2015م/2016م، والذي يبين دور الحكومات على مدى قدرتها لتحقيق التطور والإزدهار لشعبها، وبذلك يمكنها الوصول لدرجة من التنافسية العالية، وذلك بتوفير العوامل المناسبة لتوفير الآليات التي ترتبط بالتنافسية، وتلعب البنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية دورا أساسيا في إبراز القدرة التنافسية للدول، والبنية التحتية لقطاع النقل تبرز مدى قدرة الدول على تحقيق الأداء الإقتصادي للبلد الذي تكون فيه جودتها عالية.

الجدول (4-4): ترتيب بعض الدول العربية فيما يخص تنافسية جودة البنية التحتية وفقا للمنتدى الاقتصادي العالمي

2015م-2016م

مؤشرات جودة البنية التحتية	الجزائر	تونس	المغرب	قطر	الامارات	البحرين
جودة البنية التحتية الشاملة	101	90	55	18	2	25
جودة البنية التحتية للطرق	105	89	55	21	1	22
جودة البنية التحتية للسكك الحديدية	65	57	33	/	/	23
جودة البنية التحتية للموانئ	111	92	41	15	3	/
جودة البنية التحتية للنقل الجوي	123	87	48	7	2	44

المصدر: تقرير التنافسية العالمية، 2015/2016، الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي.

ما يمكن قراءته من خلال الجدول المقدم من طرف تقرير المنتدى الإقتصادي العالمي للتنافسية حول جودة البنية التحتية هو أن دولة الإمارات العربية المتحدة احتلت المرتبة الثانية عالميا وعربيا من حيث جودة البنية التحتية الشاملة، بالمقابل جاءت دولة قطر في المرتبة الثامنة عشر، لتليها دولة البحرين في المرتبة الخامسة والعشرين، وتأتي المملكة المغربية في المرتبة الخامسة والخمسين ثم تليها الجمهورية التونسية في المرتبة التسعين، وتأتي الجزائر في المرتبة المائة والواحد؛

أما فيما يتعلق بجودة البنية التحتية للطرق احتلت دولة الإمارات العربية المتحدة الأولى، ثم تليها دولة قطر في المرتبة 21، وبعدها تأتي دولة البحرين في المرتبة 22، لتليها المملكة المغربية في المرتبة 55، وبعدها تأتي الجمهورية التونسية في المرتبة 89، وبعدها تأتي الجمهورية الجزائرية في المرتبة 105، أما فيما يخص جودة البنية التحتية للسكك الحديدية نجد دولة البحرين في المرتبة 23، وبعدها المملكة المغربية في المرتبة 33 وبعدها تليها الجمهورية التونسية في المرتبة 57، وبعدها تأتي الجمهورية الجزائرية في المرتبة 65، وفيما يتعلق بجودة البنية التحتية للموانئ احتلت دولة الإمارات العربية المتحدة في المرتبة 3، ثم تأتي دولة قطر في المرتبة 15، وبعدها تأتي المملكة المغربية 41، وبعدها تأتي الجمهورية التونسية في المرتبة 92، وبعدها تأتي الجمهورية الجزائرية في المرتبة 111، أما فيما يتعلق بجودة البنية التحتية للنقل الجوي تحتل دول الإمارات العربية المتحدة المرتبة 02، وبعدها تأتي دولة قطر في المرتبة 07، وبعدها دولة البحرين في المرتبة 44، ثم تليها المملكة المغربية في المرتبة 48، وبعدها الجمهورية التونسية في المرتبة 87، وتأتي الجزائر في المرتبة 123.

ومن خلال هذه القراءة نلاحظ إحتلال دول الخليج العربي كالإمارات وقطر والبحرين المراتب الأولى في جودة البنية التحتية الشاملة، وفي جودة البنية التحتية لقطاع النقل كالطرق والسكك الحديدية والموانئ والنقل الجوي، ويعود ذلك من خلال حجم الاستثمارات في هذا القطاع خاصة عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص نظرا للمزايا التي يمكنها تحقيقها، أما الدول المغاربية فهي تحتل المراتب الوسطى أو حتى القريبة من الأخير، وذلك يعود لقلة حجم الإستثمارات بالشراكة مع القطاع الخاص

ثانيا: مشاركة القطاع الخاص في مجال البنى التحتية للنقل

تعد نسبة مشاركة القطاع الخاص في عملية تمويل مشروعات البنية التحتية في الجزائر متفاوتة من قطاع لقطاع آخر، وحظي قطاع النقل بمجموعة من المشروعات شملت القطاعات الأربعة للبنية التحتية وهي شبكة الطرقات وخطوط السكك الحديدية والموانئ البحرية والمطارات وفيما يلي نورد هذه المشاريع:

2-1- نماذج لمشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية للطرق في الجزائر:

يعد الطريق السيار شرق غرب الذي أنجزته الجزائر بعد العراقيل والتأخر في إنطلاق أشغاله أحد النماذج الممولة بمشاركة القطاع الخاص بإعتماد أسلوب المناولة، بعد توكيل مجموعة من الشركات المكلفة بالأشغال العمومية والمقاولات بعملية إنجاز أجزاء منه، ويقوم القطاع الخاص بإسترداد الإستثمارات المخصصة للمشروع من خلال الرسوم التي تفرض على مستخدمي هذا الطريق مساهمة القطاع الخاص في إنشاء وإدارة البنى التحتية مع سنة 2007م أين تم الإنطلاق الفعلي في الإنجاز؛

2-2- المشاركة في مشروعات السكك الحديدية:

لجأت الحكومة الجزائرية إلى القطاع الخاص كشريك لتمويل مشروعات البنية التحتية لخطوط السكك الحديدية، وكانت المبادرة الأولى بقيام الشركة الجزائرية للسكك الحديدية سنة 2007م بإنشاء إحدى عشرة شركة بمشاركة القطاع الخاص، وهذا في المجالات المتعلقة بالسكك الحديدية من خلال إنجاز مجموعة خطوط السكة الحديدية، وبلغ الغلاف المالي الذي تم رصد

لتطوير البنية التحتية لخطوط السكك الحديدية حوالي 13 مليون دولار، كما تم برمجة اعتماد مشاركة القطاع الخاص في تشغيل خدمات نقل السلع وخدمات نقل المسافرين،

وفي سنة 2001م، جاء قانون جديد للسكك الحديدية، والذي جاء في بندين أساسيين وهما:

أ- تمنح الدولة بإعتبارها المالك لمرفق السكك الحديدية إلتزام تشغيل خدمات أو إقامة مشروعات الهياكل القاعدية للبنية التحتية للسكك الحديدية؛

ب- يتم منح الإلتزام بموجب توصية أو اعتماد من طرف المجلس الوطني للنقل الداخلي.¹

2-3- التجربة الجزائرية في مشاركة القطاع الخاص في مشروعات الموانئ البحرية:

إعتمدت الجزائر مشاركة القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية للموانئ من طرف المؤسسة العامة للموانئ البحرية الجزائرية وهي التي تعمل على تطوير وتنمية وتطبيق برامج الشراكة بين القطاعين العام والخاص عبر الموانئ، وتضم الهياكل القاعدية للموانئ الجزائرية حوالي 11 عشر ميناء تجاري، وفي سنة 2007م، إنتهجت الحكومة الجزائرية مخططا إستثماريا لتطوير الموانئ التجارية ويمتد هذا المخطط حتى سنة 2020م، وتمت هذه الإستثمارات بغلاف مالي يقدر بـ 20 مليار دولار أمريكي، وتخضع صناعة النقل البحري الجزائري لقانون النقل البحري، ويكمن دور القطاع الخاص في مشاريع معينة تتعلق بالتداول والتخزين ومحطات الحاويات وتستيف البضائع ويعد إستقطاب الشركاء الأجانب من الخارج هو الهدف الرئيسي من الشراكة في مشاريع الموانئ المستقبلية مثل:

أ- محطة الحاويات في ميناء وهران.

ب- إنجاز رصيف جديد بكل من ميناء الجزائر وميناء جنجن.

ت- إنجاز ميناء جاف في وهران.

ث- تحديث ميناء مستغانم.²

2-4- مشاركة القطاع الخاص في مشروعات المطارات:

تشكل البنية التحتية لقطاع النقل الجوي الجزائري من 35 مطار، وتشرف عليها وزارة النقل وهي تحت إدارة ثلاث سلطات إقليمية لإدارة المطارات، ويعد قانون الطيران لسنة 1998م، هو المنظم لنشاط النقل الجوي في الجزائري، وقد تم تعديل هذا القانون عدة مرات وكان التعديل الصادر في سنة 2006م قد حدد الخطوط والمجالات الرئيسية في مشاركة القطاع الخاص وفيما يلي نوجز ما جاء به القانون كما يلي:

أ- يجب الحصول على عقد إمتياز في حالة إقامة بنية تحتية تتعلق بالمطارات أو تشغيل مشاريع الطيران المدني؛

ب- لا يتم إقامة أو تشغيل مشاريع الطيران المدني في الجزائر من طرف الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الجزائريين بإستثناء الدولة؛

ت- يمكن السماح للقطاع الخاص المشاركة في الإستثمارات اللازمة لمشاريع الطيران المدني، ولكن إنشاء الهياكل والصيانة والتشغيل تحت سلطة الدولة؛

ث- تنحصر مسؤوليات صاحب الإمتياز في أعمال التحديث والصيانة الضرورية للهياكل الأساسية والمباني والتسهيلات، والأجهزة الخاصة بالتشغيل التجاري، وبإمكانية الدولة تقديم تعويض مالي لصاحب الإمتياز عن التكاليف التي يتحملها عن ذلك؛

¹- عبد القدر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 441.

²- نفس المرجع السابق، ص 356.

ج- يتم اعتماد الإتفاقية الخاصة بمنح إمتياز الإلتزام بموافقة مجلس الوزراء (الحكومة)؛

وتعتمد الاستراتيجية الجزائرية لتنمية وتحديث نظام المطارات بإعادة تنظيمها، بما في ذلك منح الإمتيازات، وحق الإنتفاع للملاحة الجوية تحت سلطة الدولة، وهذا ما يبرز لنا أنها غير مفتوحة أما إستثمارات القطاع الخاص، ولا تزال متواصلة عملية تقييم ودراسة الجوانب المتعددة للملاحة الجوية الجزائرية فيما يخص الصلاحيات التي تخضع لسلطة الدولة، والأخرى التي يمكن أن تفتح للقطاع الخاص.¹

يعد قياس جودة البنية التحتية لقطاع النقل أحد المؤشرات المهمة لمعرفة مدى تقدم وإزدهار الدول، وحكامه السياسة الرشيدة للدول من خلال عمليات الإنفاق الحكومي، وبناء على ذلك وعلى ما جاء به المنتدى الاقتصادي العالمي بخصوص تنافسية جودة البنية التحتية إحتلت الجزائر المراتب ما دون المتوسطة مقارنة بالدول العربية، وذلك راجع لنقص الخبرة رغم توفر الموارد المالية والعراقيل القانونية المطبقة على المستثمرين الأجانب، وكان للقطاع الخاص مشاركات محدودة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل والتي شملت مشروعات البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية، ومشروعات الموانئ البحرية والمطارات.

يعتبر الإنفاق الحكومي الممول الرئيسي لمشروعات البنية التحتية للقطاعات الإقتصادية في الجزائر، ونظرا للحاجة الضرورية لإنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، والتي تعد العصب الرئيسي لتطوير الاقتصاد، قامت الدولة الجزائرية بإنشاء مشاريع ضخمة شملت الأنواع المختلفة لمشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من بنية تحتية للنقل البري من شبكات الطرقات وخطوط السكك الحديدية، والبنية التحتية لقطاع النقل البحري كالموانئ، وبنية تحتية للنقل الجوي كالمطارات، ورغم حجم الإنفاق الكبير على مختلف قطاعات البنية التحتية إلا أنها كانت قليلة مقارنة بحجم الأغلفة المالية المعتبرة والمخصصة لنفقات الإستثمار ونفقات التجيز بنسب متفاوتة، وبالرغم من الإنفاق المالي الكبير إلا أن ترتيب الجزائر فيما يخص التنافسية العالمية والصادر عن المنتدى العالمي الإقتصادي كان مع آواخر الدول، ويرجع ذلك إلى جملة العراقيل التشريعية والتنظيمية لمشروعات الشراكة والإستثمار، ومع ذلك كان للقطاع الخاص مشاركة ضعيفة في عمليات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل ويعود ذلك إلى سيطرة القطاع الحكومي على مشروعات البنية التحتية الإستراتيجية، والصعوبات التي واجهها القطاع الخاص في الإندماج في بيئة الإستثمار والشراكة في الجزائر، وكانت مجمل مشاركات القطاع الخاص في مشاريع المناولة صغيرة الحجم من قبل مقاولين وشركات مقاوله في إنجاز بعض شبكات الطرق وخطوط السكة الحديدية والموانئ والمطارات؛ وبفضل المخططات التنموية المبرمجة بين 2001م-2019م إستفاد قطاع النقل من مجموعة من الإنجازات بمقابل ذلك تم تسجيل مجموعة من الإخفاقات.

¹- نفس المرجع السابق، ص 371.

المبحث الثاني: تطور الإستثمارات العمومية لقطاع النقل في الجزائر خلال الفترة 2001م-2019م

تضمنت الإستثمارات العمومية في الجزائر مع مطلع سنة 2000م حزمة من البرامج التنموية، تنصب معظمها في تطوير الهياكل القاعدية وتحديث البنية التحتية لمختلف القطاعات الاقتصادية، ويعد قطاع الأشغال العمومية والنقل من أهمها، وذلك ما أدركته من خلال المبالغ المالية الضخمة المخصصة لذلك، فكان نصيب المنشآت الأساسية لقطاع النقل جزءا من هذه المبالغ والتي جاءت على شكل مخططات تنموية يمتد الواحد منها على مدار خمس سنوات، وتم خلال هذه الفترة إنجاز جملة من هذه المشاريع على غرار إنجاز الطريق السيار شرق غرب وما حققه من فوائد عامة للبلاد في مجال ربح الوقت وفك العزلة على بعض المناطق، وخلق التنمية التجارية والصناعية بمناطق أخرى، وهناك بعض الإخفاقات التي نجمت عن سياسة هذه المخططات التنموية، بحيث يتضمن هذا المبحث كل ما يلي:

المطلب الأول: إستراتيجية الحكومة الجزائرية في قطاع النقل في إطار البرامج التنموية 2001م-2019م

باشرت الحكومة الجزائرية منذ سنة 2000م سلسلة من الإصلاحات الاقتصادية، كان أهمها إنجاز بنية تحتية ذات هياكل قاعدية ومنشآت أساسية شملت كل قطاعات النشاط الاقتصادي، وفي إطار الإستراتيجية الوطنية لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل تم برمجة مخططات تنموية، والتي تمثلت في برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي خلال الفترة 2001م-2004م، والبرنامج التكميلي لدعم النمو المتعلق بالفترة 2005م-2009م المرفق بالبرنامجين التكميليين لتنمية الجنوب والهضاب العليا المتعلقين بالفترة 2006م-2009م، إضافة إلى برنامج التنمية الخماسي الخاص بالفترة 2010م-2014م، وتم إطلاق مشاريع إستثمارية تم التصريح بها عن طريق الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار ما بين سنتي 2002م-2018م، وكانت عمليات الإنجاز قد تمت محليا وبالشراكة الأجنبية.

أولا: الإستراتيجية القطاعية للنقل في الجزائر

يعتبر إعداد خطة إستراتيجية تتضمن مجموعة من المخططات الاقتصادية تشمل قطاعات البنية التحتية كقطاع النقل من الأولويات التي تسعى الحكومة الجزائرية لتحقيقها بحيث تهدف الإستراتيجية القطاعية إلى زيادة عروض وسائل النقل من أجل:¹

أ- تلبية إحتياجات تنقل الأشخاص والبضائع؛

ب- تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن والمسافة؛

ت- الإستجابة للإحتياجات اللوجيستية للمتعاملين الإقتصاديين؛

ث- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.

-وبناء على ما سبق كانت الحكومة الجزائرية قد خصصت برامج متنوعة في قطاع النقل إعتبارا من سنة 1999م؛ حتى سنة 2019م). وفي إطار ذلك تم تخصيص ميزانية بلغت قيمتها 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرامج التنموية خلال الفترة من 2010م-2014م، وهذا من أجل:

أ- تحديث وتوسيع السكك الحديدية ب 30 مليار دولار؛

ب- تحسين النقل الحضري خاصة إنجاز مشروع الترامواي ب 14 مدينة؛

¹ - الموقع الرسمي للوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار

ت-تحديث القطاع الجوي؛

-ولقد تم تسجيل حوالي 28757 مشروع ما بين سنتي 2002م-2012م من طرف الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار، بقيمة مالية تقدر بـ700233 دج، وساهم ذلك في توفير 157940 منصب شغل.

ثانيا: ملخص للمشاريع الإستثمارية المصرح بها:

عرفت عملية بعث المشاريع الإستثمارية لمختلف قطاعات النشاط الإقتصادي في الجزائر مع مطلع سنة 2000م، تخصيص مبالغ مالية ضخمة حسب أولويات الإحتياجات الوطنية، وساهم ذلك في تخفيض حجم البطالة وتوفير مناصب الشغل، وكان لقطاع النقل نصيب ضمن هذه المشاريع، وفيما يلي سيتم تفصيل عدد المشاريع وحجم الأغلفة المالية المرصودة لها وعدد مناصب الشغل التي يوفرها إطلاق هذه المشاريع وهذا مقارنة مع قطاع النقل كما يلي في الجدول:

الجدول (4-5): عدد المشاريع الإستثمارية خلال الفترة 2002م-2018م

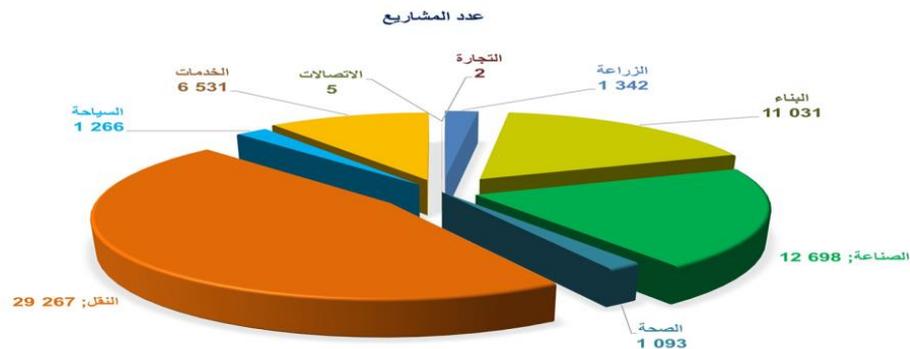
قطاع النشاط	عدد المشاريع	%	القيمة بالمليون دينار جزائري	%	مناصب الشغل	%
الزراعة	1342	2,12%	260.750	1,82%	55240	4,49%
البناء	11031	17,44%	1,331.679	9,31%	242428	19,68%
الصناعة	12698	20,08%	6,373.763	58,56%	538558	43,73%
الصحة	1093	1,73%	221.383	1,55%	25968	2,11%
النقل	29267	46,28%	1,164.966	8,15%	158780	12,89%
السياحة	1266	2,00%	1,228.830	8,59%	77158	6,26%
الخدمات	6531	10,33%	1,272.057	8,90%	125014	10,15%
التجارة	2	0,00%	10.914	0,08%	4100	0,33%
الاتصالات	5	0,01%	436.322	3,05%	4348	0,35%
المجموع	63235	100%	14.300.664	100%	1231594	100%

المصدر: الموقع الرسمي للوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار

<http://www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement/bilan-des-declarations-d-investissement-2002-2018>

تاريخ الاطلاع 19 مارس 2020 على الساعة 13:00

الشكل (4-9): عدد المشاريع الإستثمارية خلال الفترة 2002م-2018م



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على الجدول السابق.

الشكل (4-10) مناصب الشغل حسب عدد المشاريع الإستثمارية خلال الفترة 2002-2018م



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على الجدول السابق

الشكل (4-11): القيمة المالية ب عدد المشاريع الاستثمارية خلال الفترة 2002-2018م ب (المليون

دينار جزائري)



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على الجدول السابق.

من خلال الجدول السابق نلاحظ عدد المشاريع الإستثمارية خلال الفترة 2002-2018م، والتي تم تقديرها بحوالي 63235 مشروع، وقيمة مالية إجمالية بلغت 14,300,664 م/ دج لمختلف القطاعات الإستثمارية، وكان قطاع النقل له النصيب الأكبر من حيث عدد المشاريع الإستثمارية بنسبة 46,28% والتي بلغ عددها حوالي 29267 مشروع، أما فيما يخص القيمة المالية للمشاريع الإستثمارية فاحتل قطاع الصناعة المرتبة الأولى بمبلغ مالي يقدر ب 6,373,763 دج وبنسبة 58,56%، في حين بلغ عدد المشاريع 12698 مشروع وبنسبة 20,08%، وبلغ عدد مناصب الشغل في القطاع الصناعي 538558 وبنسبة 43,73%، ثم يليه قطاع البناء في المرتبة الثانية بعدد يقدر ب 11031 مشروع، وبنسبة بلغت 20,08%، وبغلاف مالي يقدر ب 1,331,679 دج، وبنسبة 9,31%، وبلغ عدد مناصب الشغل لهذا القطاع 242428 دج وبنسبة 19,68%، ويأتي قطاع النقل في المرتبة الثالثة من حيث المبلغ المالي المخصص له والذي يقدر ب 1,164,966 دج، وبنسبة 8,15%، أما مناصب الشغل التي وفرها قطاع النقل بلغت 158780 مشروع وبنسبة 12,89%، ثم تأتي القطاعات الأخرى، وكل هذا يدل على أن تطوير البنية التحتية لقطاع النقل تعد من الأولويات التي عمدت الجزائر على تحقيقها.

ثالثا: المشاريع الإستثمارية لقطاعات النشاط الإقتصادي بالشراكة الأجنبية:

نظرا لضعف الإستثمار المحلي خاصة من حيث الخبرة التقنية، لجأت الجزائر للإستثمار الأجنبي في إطار إتفاقيات الشراكة المبرمة بين الحكومة الجزائرية والشركات المحلية مع المؤسسات والشركات الأجنبية وذلك بهدف المساعدة في بعث مشاريع النشاط الإقتصادي، وفيما يلي المشاريع الإستثمارية لقطاع النقل مقارنة بمشاريع باقي القطاعات والتي تمت بالشراكة مع الأجانب كما يلي في الجدول:

الجدول (4-6): تقسيم المشاريع الإستثمارية حسب قطاع النشاط والتي يشترك فيها الأجانب خلال الفترة 2002-2018:

قطاع النشاط	عدد المشاريع	%	القيمة بالمليون دينار جزائري	%	مناصب الشغل	%
الزراعة	13	1,44%	5768	0,23%	641	0,48%
البناء	142	15,76%	82593	3,28%	23928	17,91%
الصناعة	558	61,93%	2050277	81,37%	81413	60,95%
الصحة	6	0,67%	13572	0,54%	2196	1,64%
النقل	26	2,89%	18966	0,75%	2407	1,80%
السياحة	19	2,11%	128234	5,09%	7656	5,73%
الخدمات	136	15,09%	130980	5,20%	13842	10,36%
الاتصالات	1	0,11%	89441	3,55%	1500	1,12%
المجموع	901	100%	2519831	100%	133583	100%

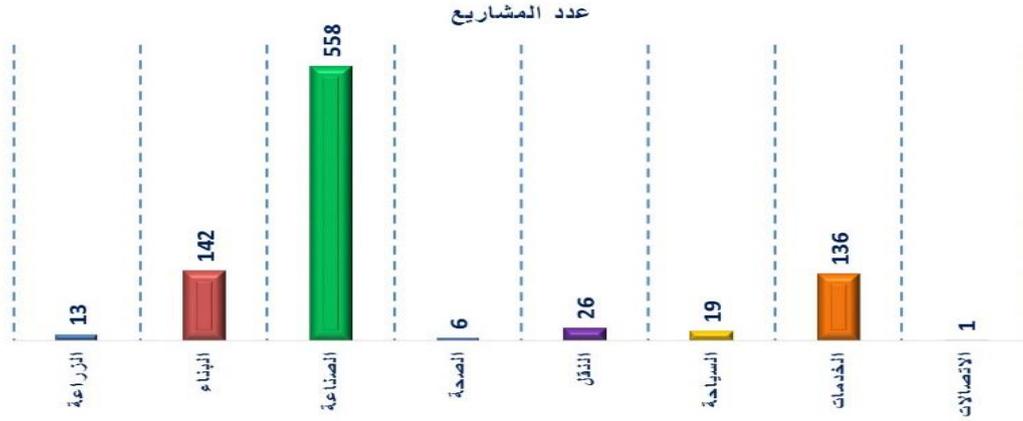
المصدر: الموقع الرسمي للوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار

[http://www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement/bilan-des-declarations-d-](http://www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement/bilan-des-declarations-d-investissement-2002-2018)

investissement-2002-2018 تاريخ الإطلاع 19 مارس 2020 على الساعة 13:00.

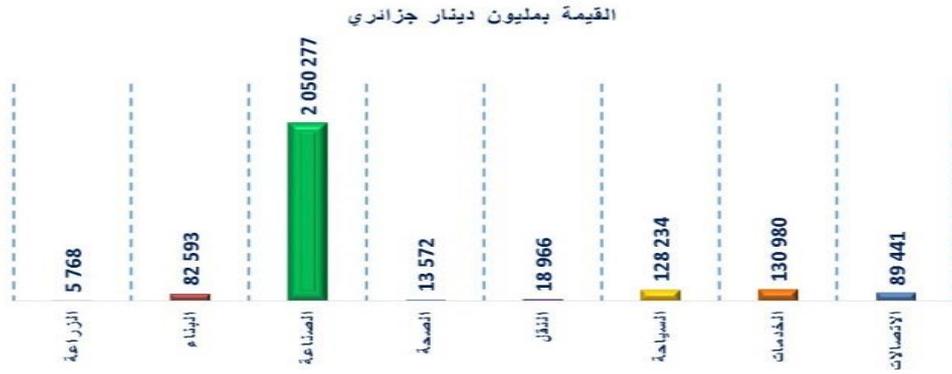
من خلال ما تم عرضه في بيانات هذا الجدول نلاحظ أن مختلف قطاعات النشاط الإقتصادي إستفادت من إستثمارات بالشراكة مع الأجانب حيث كان نصيب قطاع النقل ب 26 مشروع وما نسبته 2,89%، وكان لقطاعي الصناعة، البناء والخدمات الحصة الأكبر في عدد المشاريع بالشراكة مع الأجانب وهي على التوالي 558 مشروع بنسبة 61,93%، 142 مشروع بنسبة 15,76%، 136 مشروع بنسبة 15,09%، أما فيما يخص القيمة المالية للمشاريع فإحتل قطاع النقل المرتبة الخامسة بقيمة تقدر ب 18966 دج، وبنسبة 0,75%، وذلك بعد كل من قطاع الصناعة، الخدمات، السياحة، والبناء، وكان حجم الإنفاق لهذه القطاعات على التوالي 2050277 دج وبنسبة 81,37%، 130980 دج وبنسبة 5,20%، 128234 دج وبنسبة 5,09%، 82593 دج وبنسبة 3,28%، وفيما يتعلق بمناصب الشغل ساهمت مشروعات قطاع النقل في توفير 2407 منصب شغل وبنسبة 1,80%، وجاء في المرتبة الخامسة بعد كل من مشروعات قطاعات الصناعة، البناء، الخدمات والسياحة، وجاءت عدد مناصب الشغل التي عملت على توفيرها مشاريع هذه القطاعات على التوالي: 81413 بنسبة 60,95%، 23928 بنسبة 17,91%، 13842 بنسبة 10,36%، 7656 بنسبة 5,73%.

الشكل (4-12): عدد المشاريع الإستثمارية حسب قطاع النشاط والتي يشترك فيها الأجانب



المصدر: تم إعداد الشكل بالإعتماد على الجدول السابق

الشكل (4-13): القيمة المالية للمشاريع الإستثمارية حسب قطاع النشاط والتي يشترك فيها الأجانب ب (المليون دينار جزائري).



المصدر: تم إعداد الشكل بالإعتماد على الجدول السابق

الشكل (4-14): مناصب الشغل المشاريع الإستثمارية حسب قطاع النشاط والتي يشترك فيها الأجانب



المصدر: تم إعداد الشكل بالإعتماد على الجدول السابق

تهدف الإستراتيجية القطاعية للبنية التحتية للنقل في الجزائر إلى تلبية إحتياجات البلاد من مشروعات إستثمارية في مجال النقل، وتحسين نوعية الخدمات بتلبية إحتياجات تنقل الأشخاص والبضائع، والمتعاملين الإقتصاديين وصولاً لضمان التنمية المستدامة بتوفير وسائل النقل، وفي إطار ذلك بلغ عدد المشاريع الإستثمارية المصرح بها خلال الفترة 2002م-2017م لقطاع النقل 29267 مشروع، بنسبة 46,28%، وإحتل المرتبة الثالثة من حيث المبلغ المالي المخصص له والذي يقدر ب 1,164,966 دج وبنسبة 8,15%، أما مناصب الشغل التي وفرها قطاع النقل بلغت 158780 منصب عمل، وبنسبة 12,89%، أما عدد المشاريع الإستثمارية لقطاعات النشاط الإقتصادي بالشراكة الأجنبية في قطاع النقل بلغ 26 مشروع وبنسبة 2,89%، وفيما يتعلق بالقيمة المالية للمشاريع فإحتل قطاع النقل المرتبة الخامسة من بين قطاعات النشاط الإقتصادي الأخرى، بقيمة تقدر ب 18966 دج، وبنسبة 0,75%، وبلغت مناصب الشغل في قطاع النقل 2407 منصب شغل وبنسبة 1,80%.

المطلب الثاني: الإستثمارات في البنية التحتية للنقل ضمن مخططات البرامج التنموية (2001م-2019م):

تعتبر المخططات التنموية التي إعتدتها الجزائر في تمويل مشروعات البنية التحتية من أهم البرامج التنموية، والتي خصصت لها مبالغ مالية كبيرة، وذلك لسد النقص المسجل في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، والتي بإمكانها تحقيق توجه إقتصادي سليم ذو هياكل قاعدية صلبة لها من الدور الفعال في تحريك وتطوير عجلة التنمية؛ وإستغلال القدرات والكفاءات المحلية في إعتداد هذه البرامج؛ بحيث كل برنامج جاء مكمل للبرنامج الذي سبقه، وتميزت بإرتفاع حجم الإنفاق بإرتفاع أسعار النفط التي إنتعشت بها الخزينة العمومية خلال هذه الفترة، وعليه سنورد مكانة وحجم الإستثمارات العمومية في قطاع النقل في الجزائر خلال الفترة 2001م-2019م، والتي جاءت على فترات زمنية مقسمة إلى أربعة مراحل كما يلي:

أولاً: المخطط الثلاثي 2001م-2004م: (برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي):

جاء هذا البرنامج كأول بادرة إقتصادية للجزائر بعد الأزمة الأمنية خلال سنوات التسعينيات؛ التي أنهكت التنمية بفعل تدهور البنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية، وكان لقطاع الأشغال العمومية والهياكل القاعدية الكبرى لقطاع النقل نصيباً معتبراً يعادل بالتقريب نصف المبلغ المصخر للبرنامج ككل، حيث تم تخصيص غلاف مالي يقدر ب 525 مليار دج، وهو معادل 7 مليار دولار أمريكي؛

وكان قطاع الأشغال العمومية والهياكل القاعدية لقطاع النقل مبلغ يقدر 210 مليار دج، وهو ما يشكل نسبة 40%، من المبلغ الكلي المخصص للبرنامج، ويندرج ذلك في إطار الإنطلاقة الجديدة التي عولت عليها الجزائر لإعادة إعمار ما خلفته السنوات الماضية من تأخر.¹

ثانياً: المخطط الخماسي الأول: 2005م-2009م: (البرنامج التكميلي لدعم النمو):

يعد البرنامج الثاني من المخططات التنموية التي برمجتها الحكومة الجزائرية، وتزامن إنطلاقه مع ارتفاع أسعار النفط التي قاربت عتبة 39 دولار أمريكي، والذي عاد بالإيجاب على الخزينة العمومية، وبذلك تم إطلاق عدة برامج متزامنة مع هذا المخطط، و هو أكبر برنامج تنموي إتخذته الجزائر منذ الإستقلال، حيث تم رصد مبلغ مالي قدره 4203 مليار دج، ولقد أقرت الحكومة بعث برنامجين آخرين الأول خاص بتنمية مناطق الجنوب الجزائري بقيمة 432 مليار دج، والثاني خاص بمنطقة الهضاب

¹-عبد الرزاق مدوري، عرض وتحليل آثار البرامج الإستثمارية على النمو الإقتصادي في الجزائر، (نظرة تحليلية)، ملتقى تقييم آثار الإستثمارات العامة وانعكاساتها على التشغيل والاستثمار والنمو الإقتصادي، 2001م-2014م، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1، يومي 11 و12 مارس 2013، ص 10.

العليا بقيمة 668 مليار دج، وهذا بالإضافة إلى ما تبقى من موارد خاصة ببرنامج الإنعاش الإقتصادي وقيمتها 1071 مليار دج، والصناديق الإضافية وقيمتها تقدر بـ 1191 مليار دج، والتحويلات الخاصة بالخزينة وتقدر قيمتها بـ 1140 مليار دج؛ وإستفادات البنية التحتية لقطاع النقل (الهياكل القاعدية والمنشآت الأساسية) من حصة مالية معتبرة مقدرة بـ 17301 مليار دج، وهي تشكل ما نسبته 40,5% بحيث تم توزيع هذا المبلغ على أربعة قطاعات تخص إنشاء وتحديث البنية التحتية للنقل وهي:

1- البنية التحتية لقطاع النقل الطرقي: تم إنجاز عدد هام محطات النقل ومؤسسات النقل الحضري وتأهيل 600 كلم من الطرق الوطنية والولائية¹؛

2- البنية التحتية للسكك الحديدية: وضمت شقين هما:

أ- خطوط السكة الحديدية: تحديث خطوط السكك الحديدية، وإنشاء خطوط جديدة؛

ب- النقل الحضري بالسكة الحديدية: إنشاء مترو الجزائر؛

ت- البنية التحتية لقطاع النقل الجوي: إنجاز ثلاثة مطارات كبرى.

ثالثا: المخطط الخماسي الثاني: 2010م-2014م: (برنامج توطيد النمو الإقتصادي):

يعد المخطط الخماسي الثاني 2010م-2014م برنامجا مكتملا للمخطط الخماسي الأول حيث شمل مجموعة من الإستثمارات العمومية، والتي تنصب كلها في سبيل خلق التنمية الوطنية، وتم تخصيص غلاف مالي يقدر بـ 21214 مليار دج، وتم توزيعه على جانبين:

الجانب الأول:

- العمل على مواصلة المشاريع الكبيرة التي تم الإنطلاق فيها ولم تنتهي الأشغال بها بعد، خاصة ما تعلق بتطوير قطاعات البنية التحتية للنقل في قطاعات السكك الحديدية، شبكة الطرق، المياه وتم تصخير مبلغ مالي يقدر بـ 9700 مليار دج؛

الجانب الثاني:

- العمل على إطلاق مشاريع جديدة في مجال البنية التحتية لقطاع النقل بغلاف مالي يقدر بـ 11532 مليار دج.²

رابعا: المخطط الخماسي الثالث: 2015م-2019م: (برنامج الإنعاش الإقتصادي):

يعتبر هذا البرنامج 2015م-2019م مكمل للمخططات التنموية السابقة من أجل تنمية وتطوير وتحديث القطاعات الإقتصادية التي شملتها البرامج الأولى من سياسة الدولة الجزائرية الرامية لإعمار البلاد بعد الفراغ التنموي الذي شهدته في أواخر الثمانينيات، وتم تفعيل هذا البرنامج بناء على إحتياطي الصرف المقدّر بـ 200 مليار دولار، والأرصدة المحققة من صندوق ضبط الموارد والتي بلغت 5600 مليار دولار، وتزامن ذلك مع التخلص من الديون الخارجية، وبلغ حجم المبلغ المالي الذي تم رسده للبرنامج 221000 مليار دينار جزائري، وتم تخصيص هذا المبلغ المالي لتمويل مشاريع بنية تحتية لقطاعات إقتصادية مختلفة، لكن مع الظروف المالية الحرجة التي تمر بها البلاد جراء التذبذب في أسعار النفط تم تأجيل إطلاق بعض المشاريع الكبرى والإهتمام بقطاعات إجتماعية ذات الضرورة كالصحة والتعليم، وإلغاء بعض المشاريع الخاصة بقطاع النقل كمشروع تراموي ببعض

¹ - مراد جنيدي، الإصلاحات والإنعاش الإقتصادي في الجزائر (دراسة تحليلية قياسية)، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2014/2015، ص 168.

² - بيان اجتماع مجلس الوزراء، المنعقد يوم الاثنين 24 ماي 2010.

المدن المبرمج فيها، وكذا تأجيل مشروع الطريق الخاص بالهضاب العليا، مع فتح المجال للتوجه لصيغ تمويل أخرى هي قيد الدراسة كفتح المجال للقطاع الخاص للإستثمار فيها بالشراكة مع القطاع العام، وهي صيغة تمويلية حديثة اعتمدها بعض الدول المتقدمة.¹ إتمدت الحكومة الجزائرية برامج ومخططات تنموية من أجل تطوير البنية التحتية لقطاعات النشاط الإقتصادي، وقد إستفاد قطاع النقل من برامج متنوعة خصصت أساسا لإنجاز مشروعات البنية التحتية للقطاع، وإمتدت هذه البرامج إعتبارا من (1999م-2004م، 2005م-2009م، 2010م-2014م-2015م-2019م)، وفي إطار ذلك تم تخصيص ميزانية بلغت قيمتها أكثر من 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرامج التنموية خلال هذه الفترة، وكانت مقسمة على فترات كما يلي: المخطط الثلاثي 2001م-2004م (برنامج دعم الإنعاش الإقتصادي)، المخطط الخماسي الأول 2005م-2009م: (البرنامج التكميلي لدعم النمو)، المخطط الخماسي الثاني 2010م-2014م(برنامج توطيد النمو الإقتصادي)، المخطط الخماسي الثالث: 2015م-2019م(برنامج الإنعاش الإقتصادي).

المطلب الثالث: تقييم الإنجازات في البنية التحتية النقل في ظل البرامج التنموية(2001م-2019م):

حقق الإنفاق الإستثماري العام الذي صخرته الدولة الجزائرية في خضم المخططات التنموية من سنة 2001م الى غاية سنة 2019م، إنجاز العديد من مشروعات البنية التحتية، وكان لقطاع النقل حصص مالية معتبرة أسفرت على خلق مجموعة البنية التحتية لقطاع النقل من أهمها إنجاز طريق القرن وهو الطريق السيار شرق غرب، كما تم بعث طرق سيار أخرى منها ما هو في طور الإنجاز كالطريق الإفريقي الكبير العابر للصحراء الجزائرية باتجاه دول إفريقيا، والطريق الآخر قيد الدراسة وهو طريق سيار للهضاب العليا، إضافة للبنية التحتية للنقل بالسكة الحديدية وخطوط الميترو والترامواي، بالمقابل كانت هناك إخفاقات لم تحقق عمليات تأسيس البنية التحتية أو ضعف المشاريع المنجزة وتدهورها بفعل التأخر في الإنجاز، وارتفاع التكاليف وسيتم تفصيل ذلك كما يلي:

أولا: الإنجازات المحققة في مشروعات البنية التحتية الإستثمارية خلال الفترة 2002م-2012م:

يعد الهدف الرئيسي من عملية بعث المخططات الإستثمارية في مختلف القطاعات الإقتصادية من قبل الحكومة، تحقيق الإنجازات، إلا أن الواقع أثبت عكس ذلك فهناك مشاريع تم تنفيذها ودخلت حيز الخدمة، أما بعض المشاريع فقد تعطلت لأسباب تنظيمية أو مالية، و سيتم عرض عدد المشاريع و القيمة المالية الخاصة بها، وعدد مناصب الشغل المحققة؛ بالمقارنة مع ما تم تحقيقه في مجال مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل ضمن الجدول الموالي:

¹-يزيد تقرارت، الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل في الجزائر في ظل البرامج التنموية 2001-2019 الإنجازات والاختفاقات، ورقة مقدمة ضمن فعاليات الملتقى الدولي الثالث عشر، إستراتيجيات تمويل الإستثمار في البنية التحتية في ظل التحديات الإقتصادية الراهنة يومي 06-07 نوفمبر كلية العلوم والاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة الشلف، ص08.

الجدول (4-7): حالة الإنجازات للفترة الممتدة من 2002م-2012م

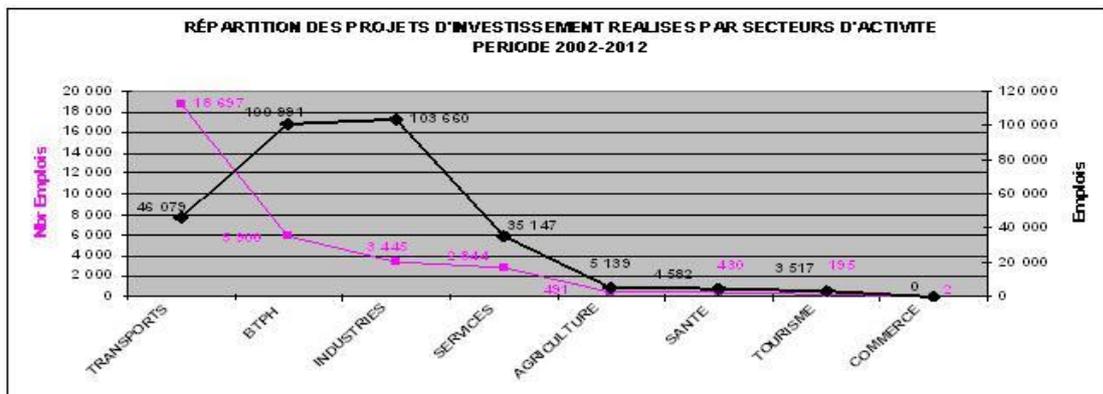
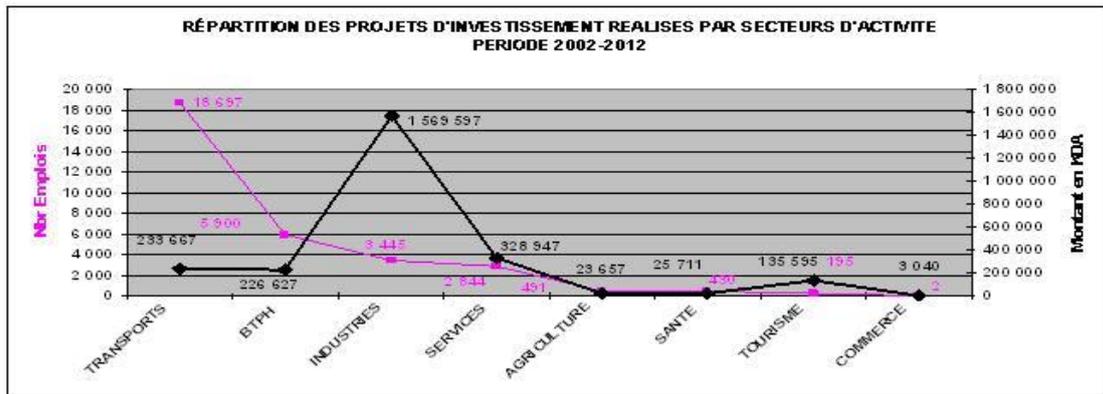
قطاع النشاط	عدد المشاريع	%	القيمة بالمليون دينار جزائري	%	مناصب الشغل	%
النقل	18697	58%	233667	9%	46079	15%
البناء الأشغال العمومية والهيدروليكية	5900	18%	226627	9%	100991	34%
الصناعة	3445	11%	1569597	62%	103660	35%
الخدمات	2844	9%	328947	13%	35147	12%
الفلاحة	491	2%	23657	1%	5139	2%
الصحة	430	1%	25711	1%	4582	2%
السياحة	195	1%	135595	5%	3517	1%
التجارة	2	0%	3040	0%	00	0%
المجموع	32004	100%	2546840	100%	299115	100%

المصدر: الموقع الرسمي للوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار

تاريخ الإطلاع: 2ماي 2018 على الساعة 09:00. <http://www.andi.dz/index.php/ar/bilan-des-investissements>

من خلال الجدول يلاحظ أن قطاع النقل عرف أكبر إنجاز للمشاريع خلال الفترة الممتدة من سنة 2002م إلى 2012م، والمقدرة بحوالي 18697 مشروع، وبنسبة 58%، أما القيمة المالية لمشروعات النقل بلغت 233667 مليون دج، وبنسبة 9%، وبذلك إحتل المرتبة الثالثة من حيث حجم المبالغ المالية التي تطلبها إنجاز المشاريع الإستثمارية، وذلك بعد كل من قطاع الصناعة الذي إحتل المرتبة الأولى من حيث القيمة المالية المستهلكة ب 1569597 مليون دج، وبنسبة 62%، ويليه في المرتبة الثانية قطاع الخدمات بغلاف مالي يقدر ب 328947 وبنسبة 13%، ولقد بلغت مناصب الشغل التي وفرها قطاع النقل ب 46079 منصب عمل، وبنسبة 15%، وبذلك إحتل القطاع المرتبة الثالثة من حيث مناصب الشغل؛ بعد كل من قطاع الصناعة الذي وفر 103660 منصب شغل وبنسبة 35%، وفي المرتبة الثانية جاء قطاع البناء والأشغال العمومية و الهيدروليكية ب 100991 منصب شغل وبنسبة 34%.

الشكل(4-15): الإنجازات للفترة الممتدة من 2002م-2012م



المصدر: الموقع الرسمي للوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار

تاريخ الإطلاع: 2ماي 2018 على الساعة 09:00: <http://www.andi.dz/index.php/ar/bilan-des-investissements>

ثانيا: الإنجازات في مشروعات البنية التحتية للنقل في ظل البرامج التنموية (2001م-2019م):

شهدت أشغال تأسيس البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر تطورا ملحوظا بفضل بعث سلسلة من المخططات التنموية منذ مطلع سنة 2001م، وبرز ذلك من خلال الإنجازات المختلفة للهياكل والمنشآت القاعدية لقطاع النقل من طرقات و موانئ ومطارات وخطوط سكك حديدية حديثة ومختلف لواحقها من جسور وأنفاق والتي تم تحسيدها على أرض الواقع ومشاريع أخرى في طور الإنجاز ومنها ما هو قيد الدراسة، ومن أهم المشروعات التي تم إنجازها تم تطوير شبكة الطرق: الطريق السيار شرق-غرب، طريق الهضاب العليا السريع، الطريق العابر للصحراء، وعصرنة شبكة السكك الحديدية، وذلك بإنجاز شبكة خطوط السكك الحديدية بتحديث الخطوط وتوسيعها، وتجسد ذلك من خلال كهربية 1000كم، وإنجاز 3000كلم خطوط جديدة، ليصل الطول الإجمالي 10500آلاف كلم، وفي ظل البرنامج الوطني لتطوير السكك الحديدية لازالت مشاريع أخرى خاصة بإنجاز خطوط جديدة ينتظر إستلامها لاحقا والتي يبلغ طولها 6000كلم، ومع آفاق 2025 سيبلغ طول شبكة خطوط السكة الحديدية في الجزائر 12500كلم، وتم الإنجاز الفعلي لميترو الجزائر وتم انجاز مشروعات الترامواي بعدد من المدن الكبرى، وفيما يخص النقل الجوي تم رصد مبلغ مالي يقدر ب60 مليار دج ، أي ما يعادل 600 مليون أورو ، وذلك لأجل تجديد الأسطول الجوي الجزائري، كما شهد قطاع البنية التحتية النقل البحري تهيئة وتوسعة بعض الموانئ إضافة لدراسة إنجاز مشروع ميناء شرشال الوسط لتمويله بصيغة الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص.

ثانيا: الإخفاقات في مجال النقل في ظل البرامج التنموية 2001م-2019م:

لقد رصدت الدولة الجزائرية مبالغ مالية كبيرة وهذا لأجل إنجاز وتحديث بنية تحتية قوية لمختلف القطاعات الاقتصادية، خاصة قطاع النقل، بهدف خلق تنمية اقتصادية تعود عليها بالإيجاب مستقبلا، إلا أنه في الواقع حدثت بعض الإختلالات في عمليات الإنجاز، فبعض هذه المشاريع تم إنجازها وإستغلالها، وبعضها الآخر لازال في طور الإنجاز، أما بقية المشاريع فقد تعطلت أشغال إنجازها، ويعتبر الطريق السيار شرق غرب من أبرز المشاريع التي عرفت بعض التأخرات في عملية الإنجاز، وذلك لعدم إلتزام الشركات الموكلة لها عملية الإنجاز بالمبادئ الأساسية لنظام الشراكة الناجحة والخاصة مع الشريك الأجنبي، وبذلك لم تحقق الأهداف المنشودة من عملية الشراكة بفعل الإخفاقات المسجلة على مستوى المشروعات وذلك يعود للعوامل التالية:¹

2-1- عدم الإلتزام والتعهد: مع إنطلاق أشغال إنجاز الطريق السيار شرق غرب، حيث تم تجزئته إلى أجزاء تكفلت كل شركة من الشركات المتعاقد معها بإنجاز جزء منه، وكان القسم الشرقي منه تحت إشراف الشركة اليابانية كوجال، وفي سنة 2015م إنسحبت هذه الشركة وتخلت عن ورشات الإنجاز الموكلة أليها بصفة نهائية، وكان طول ذلك الجزء 84 كلم، بمقابل ذلك كانت قد إرتكبت جملة من الأخطاء في ورشة أشغال نفق قسنطينة، ولقد برزت مجموعة من المشاكل على طول شطر الأخرى بالبويرة، وهو ما يتعارض مع المبادئ الأساسية للشراكة الناجحة وهو مبدأ الإلتزام؛

2-2- التأخير في إنجاز المشروع: بتخلي الجمع الياباني كوجال عن إنجاز الأجزاء الموكلة اليها توسعت رقعة التأخر وشملت جزء ولاية الطارف والذي تم تحديد أجال إنجاز ب 40 شهرا، بالمقارنة كان الجمع الصيني قد قام بإنجاز الجزء الموكل إليه قبل آجاله المحددة، وبالتالي تم تسجيل تأخر ملحوظ في عملية الإنجاز، وكل هذا يتعارض مع مبدأ الإستمرارية، والذي يعد من المبادئ الأساسية لقيام الشراكة الناجحة؛

2-3- إنعدام الشفافية: إضافة إلى عدم الإلتزام والتأخير في عملية الإنجاز، تميزت عملية الإنجاز بوجود غموض في عمليات الإفصاح والشفافية لمختلف المصروفات التي تم إنفاقها على الطريق السيار شرق غرب، وهذا بوجود عدة إختلالات، إضافة للإختلالات المالية، سجل المشروع إختلالات تقنية، ولعل أبرزها الخلل التقني من قبل مكتب الدراسات المتكفل بمتابعة شطر الأخرى بولاية البويرة، إضافة إلى ذلك إختلالات أخرى لم يتم الإفصاح عنها، وكلها هذا يتعارض مع مبدأ الشفافية الذي يعد من المبادئ الأساسية لقيام الشراكة الناجحة مع القطاع الخاص.

2-4- تجاوزات في التكاليف، التأخيرات: إن المبلغ الأولي الذي تم تخصيصه من قبل الدولة الجزائرية لإنجاز أشغال الطريق السيار شرق غرب، لم يكن كافيا بل تعدى ذلك ليتجاوز ما قيمته 19 مليار دولار، وهذا إضافة لمبلغ 6 مليار دولار أي ما يعادل 6341 دينار دج تم تخصيصها لإعادة ترميم وتهيئة الأجزاء المهترئة وإستكمال بعض أشغال الطريق بتجهيزات فنية، وذلك سنة 2013، حيث تم رصد كمبرغ إضافي يقدر ب 51 مليار دينار جزائري، ويتم دفع المبلغ الباقي حسب مدى تقدم الأشغال، بحيث تم تسجيل تأخر ملحوظ في الإستلام النهائي للمشروع، والذي كان مقررا في نهاية سنة 2011، والذي لاتزال بعض الأجزاء في الجهة الشرقية قيد الأشغال إلى يومنا هذا.

2-5- تدهور بعض الأشطر من المشروع: إعتد إنجاز الطريق السيار شرق غرب على إستخدام أسلوب المناولة كآلية للتسريع في عملية إنجازها، وهذا ما أدى إلى إهمال عنصري الكفاءة والجودة، وفي نفس السياق بلغت عدد شركات المناولة التي أشرفت على إنجازها حوالي 40 شركة ما بين محلية وأجنبية على سبيل المثال وجود شركة أندونيسية، وكل ذلك أدى إلى إهتراء وتدهور بعض

¹ - يزيد تفرات، مرجع سبق ذكره، ص 10-11.

الأجزاء من الطريق السيار شرق غرب، على غرار بعض المقاطع في الجهة الشرقية، وكذا في الناحية الغربية على غرار تلمسان ووهران وغلزيان ومعسكر، وهو الأمر الذي يتنافى مع الشروط الناجحة للشراكة الخاصة.

2-6- نقل المخاطر: يعد القطاع الخاص ذو خبرة عالية خاصة فيما يتعلق بعمليات التصميم والإنشاء والتمويل والصيانة، غير أنه وفي حالة الطريق السيار شرق غرب، قد تحملت الحكومة الجزائرية تكاليف وأعباء الموازنة العامة، حيث عملت الحكومة على رصد مبالغ مالية من الخزينة العامة للدولة وهذا بفضل القروض الخاصة بأشغال الإنجاز والتجهيز، وبلغت قيمة هذه القروض 2093 دج ومدتها الزمنية لا تتجاوز سنتين وهي بدون فوائد.

نتج عن البرامج التنموية المخصصة لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل، تحقيق مجموعة من الإنجازات لصالح قطاع النقل، وعرفت الفترة الممتدة من سنة 2002م-2012م بناء على الوكالة الوطنية للإستثمار إنجاز حوالي 18697 مشروع، وبنسبة 58%، أما القيمة المالية لمشروعات النقل بلغت 233667 مليون دج، وبنسبة 09%، وبذلك إحتل المرتبة الثالثة من حيث حجم المبالغ المالية التي تطلبها إنجاز المشاريع الإستثمارية، ولقد بلغت مناصب الشغل التي وفرها قطاع النقل بـ 46079 منصب عمل، وبنسبة 15%، وبالإضافة إلى الإنجازات المحققة في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كان إعادة بعث إنجاز الطريق السيار شرق غرب من الإنجازات الكبرى لما يحققه من منافع إقتصادية، وكذا تطوير وتحديث خطوط السكة الحديدية و إنجاز خطوط التراموي و ميترو الجزائر بالمقابل تم تسجيل بعض الإختلالات والتأخرات في عمليات الإنجاز لعدة عوامل بسبب إنعدام الإفصاح والشفافية، وإرتفاع تكاليف المشاريع المنجزة.

يتبين من خلال عرض إستثمارات النقل بمشاركة القطاع الخاص في الجزائر خلال الفترة 2001م-2019م، أن الإستراتيجية الوطنية المتبعة في قطاع النقل كانت بهدف إستدراك النقص الملحوظ في المنشآت القاعدية لقطاع النقل، وأن الجزائر قامت بتخصيص مبالغ مالية معتبرة، وكانت مجمل المشاريع الإستثمارية بتمويل من القطاع الحكومي من أجل تحقيق الإستراتيجية القطاعية للبنية التحتية للنقل في الجزائر لغرض ضمان التنمية المستدامة بتوفير وسائل النقل، وفي إطار ذلك بلغ عدد المشاريع الإستثمارية المصرح بها خلال الفترة 2002م-2017م لقطاع النقل حوالي 29267 مشروع، بنسبة 46,28%، وإحتل المرتبة الثالثة من حيث المبلغ المالي المخصص له والذي يقدر بـ 1,164,966 دج وبنسبة 8,15%، أما مناصب الشغل التي وفرها قطاع النقل بلغت 158780 منصب عمل وبنسبة 12,89%، في حين أن عدد المشاريع الإستثمارية لقطاع النشاط الإقتصادي بالشراكة الأجنبية في قطاع النقل بلغ 26 مشروع وبنسبة 2,89%، وفيما يتعلق بالقيمة المالية للمشاريع فإحتل قطاع النقل المرتبة الخامسة من قطاعات النشاط الإقتصادي الأخرى، بقيمة تقدر بـ 18966 دج، وبنسبة 0,75%، وبلغت مناصب الشغل في قطاع النقل 2407 منصب شغل، وبنسبة 1,80%؛

ولجأت الجزائر إلى برامج ومخططات تنموية بغرض إنجاز وتحديث البنية التحتية لقطاعات النشاط الإقتصادي،

بحيث تم تخصيص ميزانية بلغت قيمتها أكثر من 40مليار دولار لقطاع النقل، وهذا من خلال البرامج المعتمدة؛ وعرفت الفترة الممتدة من سنة 2002م-2012م بناء على الوكالة الوطنية للإستثمار والمقدرة بحوالي 18697 مشروع، وبنسبة 58%، أما القيمة المالية لمشروعات النقل بلغت 233667 مليون دج، وبنسبة 09%، وبذلك إحتل المرتبة الثالثة من حيث حجم المبالغ المالية التي تطلبها إنجاز المشاريع الإستثمارية، ولقد بلغت مناصب الشغل التي وفرها قطاع النقل بـ 46079 منصب عمل، وبنسبة 15%، وبالإضافة إلى الإنجازات المحققة في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كان إعادة صيانة وترقية شبكة الطرقات، ومنها بعث و إنجاز الطريق السيار شرق غرب من الإنجازات الكبرى في القرن العشرين في الجزائر إضافة إلى تحديث وكهربية شبكة السكك الحديدية و إنجاز ميترو الجزائر (قطار الأنفاق) والعمل على توسعته ليشمل

مختلف المناطق الرئيسية من أجل تخفيف الضغط على وسائل النقل الأخرى، و بعث وإنجاز خطوط الترامواي جديدة بالمدن الكبرى كوهرا و قسنطينة و سطيف، و توسعة وانشاء مطارات دولية و محلية جديدة، و إعادة بعث دراسة إنجاز ميناء الحمداية الوسط الكبير بنظام الشراكة مع القطاع الخاص بصيغة البوت.، بالمقابل تم تسجيل بعض الإخفاقات بسبب عدم الالتزام و التعهد التأخير في إنجاز المشاريع، و إنعدام الشفافية و الإفصاح، و التجاوزات في التكاليف، و التأخيرات، تدهور حالة أجزاء من الطريق السيار شرق غرب من المشاريع، نقل المخاطر، و نظرا لهذه الإختلالات المسجلة كان التوجه نحو الشراكة مع القطاع الخاص الحل النموذجي الذي تعول عليه الجزائر لتمويل مشروعات البنية التحتية في قطاع النقل

المبحث الثالث: آفاق تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل في الجزائر بالشراكة بين القطاعين العام والخاص

تسعى الجزائر لتدارك النقائص المسجلة على مستوى إنجاز مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل، والتي كانت قد برمجتها في الفترات الزمنية التي كانت فيها الخزينة العمومية قادرة على تمويل المشروعات الكبرى و الهياكل القاعدية لقطاع النقل، لذلك تم طرح مجموعة من المشروعات الكبرى تكون بتمويل من القطاع الخاص، و التوجه نحو اعتماد صيغة الشراكة بين القطاعين العام و الخاص، و من المشاريع المعول عليها مشروع مراكز الدفع على مستوى الطريق شرق-غرب، مشروع الحافلة ذات المستوى العالي للخدمات، إقامة خط مترو وهران، توسيع شبكة مترو الجزائر؛ بالإضافة إلى إطلاق مشروع الميناء الكبير بالحمداية بشرشال بولاية تيبازة عن طريق عقد البوت، وهي الصيغة العالمية التي أثبتت نجاعتها في عديد الدول، و نظرا لما سجل من تأخر في إطلاق هذه المشاريع كانت هناك آفاق ابتكرتها الجزائر لتمويل البنى التحتية من خلال النموذج الإقتصادي الجديد مطلع 2019م، كبعث التمويل الخاص للبنى التحتية للجزائر عن طريق القرض السندي في سنة 2016م، وفتح المجال أمام المستثمر الأجنبي عن طريق التمويل الخاص الأجنبي للبنى التحتية للجزائر من طرف البنك الإفريقي للتنمية،

المطلب الأول: الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر:

تحتل الجزائر المرتبة الخامسة في إفريقيا من حيث الإستثمار في مشاريع الشراكة بين القطاعين العام و الخاص، و ذلك خلال الفترة الممتدة من سنة 2000م حتى 2015م، و هذا حسب ما أصدره تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية الأونكتاد سنة 2016م حول التنمية الإقتصادية.

أولا: تاريخ الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في الجزائر

يعود تاريخ الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في الجزائر إلى جملة الإصلاحات الإقتصادية التي تبنتها الدولة الجزائرية مع مطلع سنوات 1990م، والتي تركزت في الإنتقال إلى نظام إقتصاد السوق، و ذلك من خلال صدور القانون رقم 88-25 في سنة 1988م، المتعلق بتوجيه الإستثمارات الإقتصادية الخاصة، و الذي حرر الإستثمار الخاص أكثر و حدد سقفه، و سمح للقطاع الخاص بالقيام بالإستثمار في جميع المجالات الإقتصادية دون القطاعات الإستراتيجية¹ و لقد تعزز نظام الشراكة بالجزائر بإصدار القانون 90-10 المؤرخ في 1990م، الخاص بالنقد و القرض، وهو القانون الذي يعد الركيزة الأساسية لتنفيذ مبادئ إقتصاد السوق، و إدماج القطاع الخاص في النشاط الإقتصادي، و الذي أزاح إحتكار الدولة للإقتصاد²، و يفضل هذا القانون

1 - القانون رقم 88-25، المؤرخ في 28 ذي القعدة 1408 هـ، الموافق ل 12 جويلية 1988م، المتعلق بتوجيه الإستثمارات الإقتصادية الخاصة

الوطنية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 28، السنة 25 الصادرة بتاريخ 13 جويلية 1988، ص 1031.

2- القانون 90-10 المؤرخ في 23 رمضان 1410 هـ، الموافق ل 14 أبريل 1990م، المتعلق بالنقد و القرض الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 16، السنة 27 الصادرة بتاريخ 18 أبريل 1990، ص 520.

أصبحت المؤسسات الخاصة الجزائرية لها نفس المعاملة مع المؤسسات العمومية الاقتصادية، وبذلك تلاشت كل الاختلافات بين القطاعين العام والخاص.¹

وحسب إحصائيات تقرير (البنك الدولي 2016)، لقد بلغ مجموع مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص حوالي 26 مشروع وذلك خلال الفترة 1990م-2015م، وبلغ حجم الإستثمارات الملتزم بها ضمن الشراكات بين القطاعين العام والخاص 8330 مليون دولار.

1-1-1 أبرز نماذج الشراكة الجزائرية: من أهم المشروعات التي تم تنفيذها بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر نذكر ما يلي:

1-1-1-1 شركة لافارج المختصة في إنتاج مواد البناء: الاسمنت والحصى والحرسنة والجبس:

هو مجمع صناعي لمادة الإسمنت وهو أحد أهم النماذج الجزائرية في إبرام عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص فهو يعمل بهذه الصيغة من التعاقد بالشراكة مع صناعات الإسمنت الجزائرية بين مصنعي مفتاح بالبليدة ووحدة الجبس بالبويرة بالشراكة مع شركة كوسيدار الجزائرية، ويعمل المجمع على تسيير مصنعي المسيلة ومعسكر للإسمنت وذلك منذ سنة 2002، بحيث يمثلان طاقة إنتاجية سنويا سعتها تقدر ب 15 مليون طن، ويشغل 2600 عامل.²

1-1-1-2 شركة تسيير المياه والتطهير لقسنطينة: تعد شركة رائدة في تسيير الخدمات العمومية لتطهير المياه وتوزيع المياه الصالحة للشرب، وتعرف باسم شركة سياكو وتضمن توفير المياه الصالحة للشرب بصفة مستمرة ب 12 بلدية لولاية قسنطينة، وتعمل وفق نظام الشراكة طبقا لعقد إمتياز يجمع بين الشركة الجزائرية للمياه قسنطينة وشركة مرسيليا للمياه الفرنسية، وتم العقد وفقا لطريقة التسيير بالتفويض، وتقدر مدته السنوية 5 سنوات (2009م-2014م) ويصل مبلغ العقد 3،4 مليار دينار جزائري، وأوكلت لها مهام التسيير والإستغلال للمياه والعمل على تطهيرها، وكذا الصيانة للهياكل المتعددة التي تحتويها البنية التحتية لقطاع المياه على غرار الخزانات ومحطات ضخ المياه والآبار إضافة إلى إدارة خدمات الزبائن، ومختلف المشروعات من خلال البحث عن تسربات المياه، وأشغال توصيلها عبر شبكة التوزيع، والقيام بعمليات الفوترة ومعالجة طلبات الزبائن وعمليات التحصيل، إضافة إلى مراقبة نوعية وجودة المياه الموزعة للمواطنين، وتشغل حوالي 2034 عامل مع أواخر 2014م.

¹- السعيد دراجي، عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص آلية فعالية لتمويل التنمية المحلية، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 41، المجلد ب، جوان 2014، جامعة قسنطينة، ص 309-322.

²- حسام حريشان، مقال منشور بجريد الخبر الجزائرية يوم 10 جويلية 2016 بعنوان لافارج سترفع قدرتها الإنتاجية إلى 12 مليون طن سنويا، على موقع الخبر <http://www.elkhabar.com> تاريخ الاطلاع 2018/12/11 الساعة 13:00.

الجدول (4-8): أهم مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر خلال الفترة 1993م-2012م

السنة المالية	القطاع	اسم المشروع	الإستثمار بالمليون دولار
1993	غاز طبيعي	خط أنابيب غاز المغرب	230000
2004	كهرباء	شركة كهرباء سكيكدة	56200
2005	كهرباء	كهرباء سبا	40000
2005	المياه والصرف الصحي	الحامة لتحلية المياه	24000
2006	غاز طبيعي	مدجاز	117000
2006	كهرباء	شركة كهرباء هادرجريت إن نوس سبا	115000
2008	المياه والصرف الصحي	محطة تحلية فوكا	18000
2008	المياه والصرف الصحي	محطة تنس لتحلية مياه البحر	23100
2008	المياه والصرف الصحي	محطة تحلية مياه سوق الثلاثاء	213000
2009	كهرباء	مصنع حاسي رمل للطاقة الشمسية	350000
2008	المياه والصرف الصحي	محطة تحلية مستغانم	250000
2009	المياه والصرف الصحي	محطة تحلية ماغتا	46800
2009	المياه والصرف الصحي	محطة تحلية ماغتا	46800
2009	الموانئ	موانئ الجزائر العاصمة	10800
2012	كهرباء	مزرعة الرياح (كابترين)	3030

المصدر: - محمد أشرف خليل حمدونة، مرجع سبق ذكره، ص 69.

- قاعدة بيانات الديوان الوطني للإحصائيات

<https://www.ons.dz/spip.php?rubrique4>

تاريخ الإطلاع: 2018/03/12 على الساعة 16:30.

من خلال الجدول السابق الذي يبين المشاريع بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، نلاحظ أنه أغلب المشاريع شملت قطاع المياه والذي يعد مهما لإرتباطه المباشر بالمواطنين لذلك عملت الدولة على الإهتمام به من خلال بعث مشاريع تشاركية، وفي المرتبة الثانية يأتي قطاع الطاقة والذي لا يقل أهمية عن قطاع المياه خصوصا في توفير الكهرباء، وكذا إنتاج وتصدير المواد الطاقوية كالغاز، والذي يعد داعم رئيسي لمداخل الخزينة العمومية، ثم يأتي قطاع البنية التحتية لقطاع النقل على غرار الموانئ والتي لها أهمية في إستيراد وتصدير مختلف البضائع وكذا نقل المسافرين من وإلى الجزائر.

ثانيا: عرض المشاريع الإستثمارية حسب الحالة القانونية في الفترة 2002م-2017م:

تعتبر طبيعة الحالة القانونية الإطار المحدد للقطاع العام والقطاع الخاص كلا على حدى، وعند دمج القطاعين بمقومات وأسس كلا القطاعين، وينتج عن ذلك ما يعرف بالشراكة بين القطاعين العام والخاص وفيما يلي نورد عدد المشاريع في الجزائر في

الفترة الممتدة ما بين سنة 2002م وسنة 2017م¹ وذلك للقطاعين العام والخاص وفي حالة الشراكة بينهما كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول (4-9) عدد المشاريع العامة والخاصة في الجزائر والمشاريع التي تمت فيها الشراكة ما بين القطاعين العام والخاص. (حسب القطاع القانوني) في الفترة 2002م-2017م.

الحالة القانونية	عدد المشاريع	%	القيمة بالمليون دينار جزائري	%	مناصب الشغل	%
الخاص	61926	%98,8	8,570,379	%88,2	1,050,246	%94,5
العمومي	1197	%1,1	4,518,781	%10,7	131,914	%4,9
المختلط	112	%0,1	1,211,505	%1,0	49,434	%0,7
المجموع	63235	%100	12800834	%100	1,231,594	%100

المصدر: قاعدة بيانات الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار. <http://www.andi.dz/index.php/ar/declaration-d-investissement/bilan-des-declarations-d-investissement-2002-2018> تاريخ الإطلاع 12 أوت 2019 على الساعة 14:00

الشكل (4-16) نسبة مشاريع الشراكة (المختلطة) في الجزائر خلال الفترة 2002-2017:

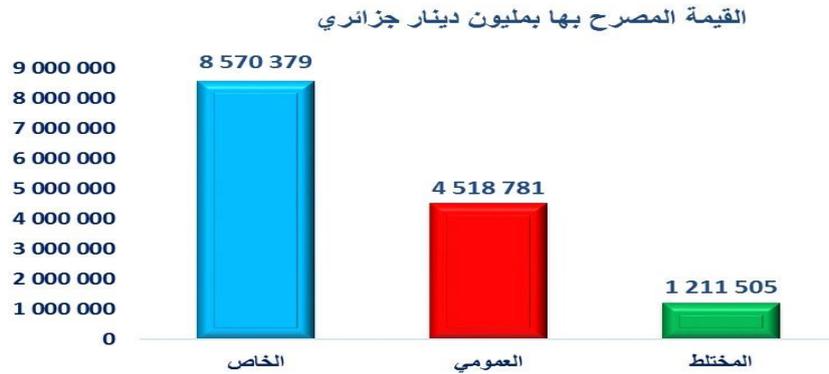


المصدر: تم إعداد الشكل بناء على الجدول السابق

بدراسة عدد المشاريع في الجزائر يتبين لنا سيطرة مشاريع القطاع العمومي بنسبة تقارب 98%، بينما مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص لا تتعدى 107 مشروع أي بنسبة 0.17% حسب ما يوضحه الشكل السابق.

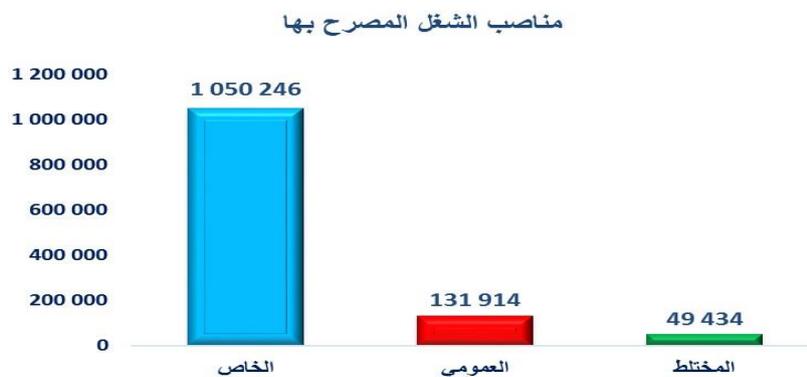
¹ - أحلام بن عمارة، نماذج من التجارب الجزائرية في مجال الشراكة بين القطاعين العام والخاص، دراسة حالة قطاع النقل والمواصلات في الجزائر، ورقة بحثية ضمن فعاليات الملتقى الدولي الثالث عشر: إستراتيجيات تمويل الإستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشلف، الجزائر، يومي 06،07 نوفمبر 2017، ص ص10، 11.

الشكل (4-17): القيمة المصرح بها بمليون دينار جزائري



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات الجدول السابق.

الشكل (4-18): مناصب الشغل المصرح بها



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على الجدول السابق.

من خلال الجدول السابق نلاحظ أن عدد المشاريع وفقا للإطار القانوني بلغت 63235 مشروع وبحجم ما يلي يقدر بـ12800834م/دج، وشكل القطاع الخاص الحيز الأكبر وذلك بعدد 61926 مشروع، وبنسبة 98,8%، أما القطاع العمومي فكانت الحصة العددية له تقدر بـ1197 مشروع، وبنسبة 1,1%، أما عدد المشاريع المختلطة في ظل الشراكة بين القطاعين العام والخاص يقدر عددها بـ112 مشروع، وتقدر نسبتها بـ0,1%، وتشكل نسبة ضئيلة ضمن المشاريع الوطنية، أما فيما يخص حجم المبالغ المالية فكان للقطاع الخاص الحجم الأكبر والمقدر بـ8,570,379 دج، وبنسبة 88,2% وفيما يخص مناصب الشغل فلقد وفر القطاع الخاص 1,050,246 منصب شغل، وبنسبة 94,5%، أما الغلاف المالي الذي حظي به القطاع العام فيقدر بـ4,518,781 دج وبنسبة 10,7%، وبلغ عدد مناصب الشغل 131,914 منصب شغل وبنسبة 04,9%، أما القطاعين العام والخاص بالشراكة بينهما فكان المبلغ المالي المخصص لهذه المشاريع يقدر بـ1,211,505 دج وبنسبة 1,0%، وبلغت مناصب الشغل 49,434 منصب شغل وبنسبة 0,7%.

نتيجة للعدد القليل من مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص فإنها تمثل فقط 9,31% من قيمة المشاريع ولا تستحوذ سوى على 4,26% من مناصب الشغل في الجزائر، وذلك حسب ما يوضحه الشكلين السابقين.

يعد فتح المجال أمام القطاع الخاص للإستثمار في القطاعات الاقتصادية بالجزائر ضمن الإصلاحات الإقتصادية مع مطلع سنة 1990 أحد أهم البوادر من الحكومة نحو إعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهو ما تحقق في بعض

الشراكات على غرار شركة لافارج المختصة في إنتاج مواد البناء الإسمنت والحصى والحرسانة والجبس، شركة تسيير المياه والتطهير لقسنطينة، ووفقا لعدد المشاريع في الجزائر حسب القطاع القانوني في الفترة 2002-2017، نستنتج أن هناك سيطرة للقطاع الخاص على حساب القطاع العام من حيث عدد المشاريع التي تقدر بـ 61926 مشروع أي بنسبة تقارب 99% بقيمة مالية تصل إلى 8,570,379 مليون دج، في المقابل يساهم القطاع العام بحوالي 1197 مشروعا فقط، وبقيمة مالية مهمة ومعتبرة تصل إلى 4,518,781 مليون دج، أي ما يعادل نحو نصف ما يشغله القطاع الخاص من المشاريع الكبرى المهيكلية، وأما القطاع المختلط أي بالشراكة بين القطاعين العام والخاص يساهم بحوالي 112 مشروع وبقيمة مالية أكبر من النصف مقارنة بالقطاع العام أي بـ 1,211,505 مليون دج.

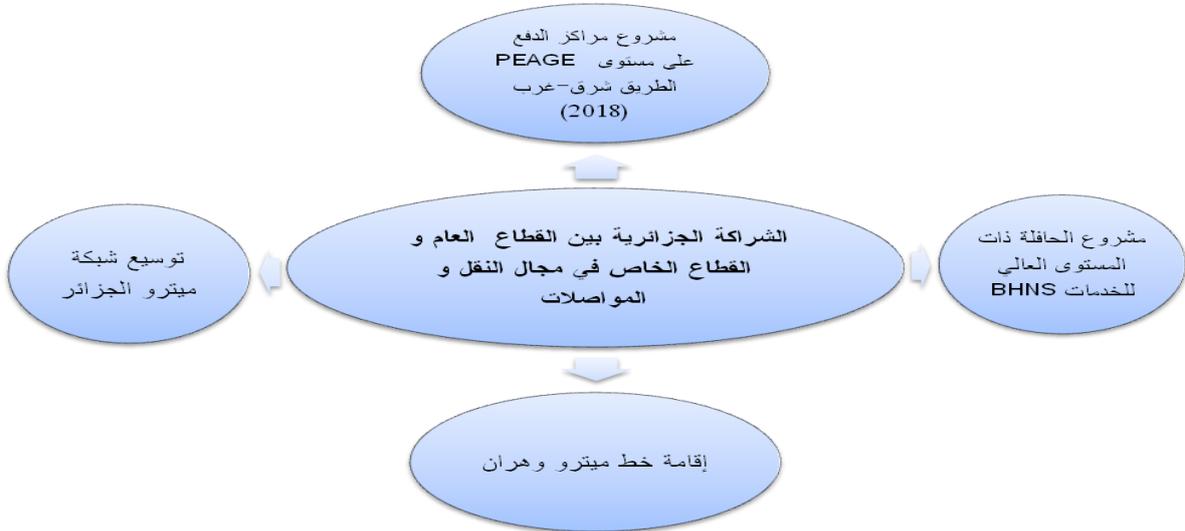
المطلب الثاني: مشروعات البنية التحتية للنقل المبرمج تمويلها بالشراكة بين القطاعين العام والخاص

في إطار التوجه الجزائري نحو إيجاد آليات وصيغ حديثة لتمويل مشروعات البنية التحتية لمختلف القطاعات الاقتصادية، عن طريق فتح المجال أمام القطاع الخاص، ونظرا لما تتطلبه البنية التحتية لقطاع النقل من موارد مالية كبيرة تم مناقشة وطرح عدة مشاريع نموذجية لتمويلها بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال النقل؛ وفيما يلي نورد هذه المشاريع:

أولا: المشاريع المستقبلية في قطاع النقل لتمويلها بالشراكة بين القطاعين العام والخاص

من بين قطاعات النشاط الاقتصادي التي إختارتها الجزائر لتمويلها بالشراكة بين القطاعين العام والخاص هناك أربعة مشاريع نموذجية وهي وفقا للشكل الموالي:

الشكل (4-19): مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل المبرمج تمويلها بالشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص



المصدر: أحلام بن عمارة، مرجع سبق ذكره، ص 12، 13.

من خلال الشكل السابق نستخلص وجود أربعة نماذج لمشروعات قطاع النقل تم إقتراحها لتمويل أشغال إنشائها بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص وهي كالآتي:

1-1- مشروع مراكز الدفع على مستوى الطريق شرق-غرب:

يعد مشروع مراكز الدفع أحد الهياكل القاعدية والتي تم برمجتها على مستوى المنافذ المؤدية لدخول وخروج المركبات على طول الطريق السيار شرق غرب، وهي عبارة عن نقاط تدفع فيها رسوم عبور الطريق السيار شرق غرب، وتم تحديد تسعيرة العبور عبر الطريق سيار شرق غرب بمحطات الدفع ب 2،1 دينار جزائري للكيلومتر الواحد، ويبلغ عدد محطات الدفع 55 محطة وسيتم إنشاء 48 محطة دفعا عبر المحولات الخاصة بدخول وخروج الطريق السيار شرق غرب، و07 محطات أخرى سيتم إنشاؤها على طول الطريق السيار، وستوضع محطتان منها عند المدخلين الرئيسيين عبر الطريق السيار من الجهتين الرئيسيتين الشرقية والغربية للجزائر، وبذلك ستدر هذه المحطات موارد مالية يمكنها دعم الخزينة العمومية الجزائرية، وكان من المقرر إستلام هذه المحطات مع مطلع سنة 2019، إلا أن الوضع الإقتصادي الذي تمر به الجزائر في هذه المرحلة، قلص من حظوظ إستلام هذه المحطات في الوقت المناسب؛

1-2- مشروع الحافلة ذات المستوى العالي للخدمات:

يعتبر مشروع الحافلة ذات المستوى العالي للخدمات من المشاريع الناجحة عبر دول العالم ومن أبرز الدول التي أنجزت هذا النمط من النقل نجد الصين، كولومبيا... الخ، ولذلك فكرت الدولة الجزائرية إلى إستحداث هذا النوع من النقل بإستخدام أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص نظرا لمستوى الخدمة الذي تقدمه وحجم الإنفاق المالي غير الكبير وأفضل من الحافلات العادية، ونظرا للضغط المروري الذي تعاني منه الجزائر العاصمة تم إقتراحها لتكون المنطقة المناسبة لإقامة هذا النوع من النقل الذي يتطلب إنجاز ممرات خاصة به، وهو عبارة عن خط الحافلة النموذجي ذو الخدمات العالية الجودة والنوعية الجيدة، حيث سيكون مسارها بين ساحة تافورة ومقر المطار الدولي هواري بومدين في جزئه الجديد، وسيبلغ طولها 20 كلم، وستمر أيضا هذه الحافلة عبر مسجد الجزائر الأعظم ومنطقة الصابلات السياحية بالجزائر العاصمة.

1-3- إقامة خط ميتر وهران:

بفعل التوسع العمراني الذي تشهده المدن الجزائرية الكبرى، كان لابد من التوجه نحو إستحداث وسائل نقل حديثة، ومن بين الوسائل الحديثة للنقل العصري نذكر الميتر أو قطار الأنفاق والذي يعتبر أحد أنواع القطارات الخفيفة، ويتشكل من عربات مقطورة ذات إتجاه خارجي، وتتحرك آليا بإستعمال الطاقة الكهربائية ومكون أساسا من الأنفاق، ويعد الميتر أحد أهم وسائل النقل الجماعي ذات الفعالية العالية في المدن الكبرى، بالخصوص إذا كانت مسافة التنقل أكثر من 100 كلم، كما يعد ميتر الأنفاق من وسائل النقل الحضري ذو التكلفة الكبيرة، ويعتبره الخبراء في مجال النقل الحضري أنه يبقى النقل المثالي، وتعد مدينة وهران من المدن الجزائرية التي تم برجة فيها ميتر الأنفاق بصيغة تمويل تعتمد على الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتم تصميم المشروع إنطلاقا من الجهة الغربية لمدينة وهران بحى اللوز المحاذي للمعب الشهيد الحبيب بوعقل وصولا للقطب الجامعي الجديد بحى بلقايد بالقرب من المركب الرياضي الجديد ببلدية بئر الخير، على مسافة تمتد بطول 19,7 كلم، ويحتوي على 20 محطة توقف، وتم تخصيص غلاف مالي قدره 168 مليار دج كتكلفة لإنجاز هذا المشروع.

1-4- توسيع شبكة ميتر الجزائر:

تلعب خطوط الميتر بالجزائر العاصمة دورا هاما في نقل المسافرين وتخفيف الضغط المروري، نظرا للخدمات النوعية التي يقدمها، بحيث يعمل ميتر الجزائر على نقل حوالي 25 مليون شخص سنويا، وذلك بمعدل 120 ألف مسافر في اليوم، وتم تسليم مجموعة من المحطات الجديدة في سنة 2017 ليتضاعف إجمالي المسافرين إلى 50 مليون مسافر سنويا، لتبلغ التكلفة الإجمالية لهذا المشروع حوالي 74 مليار دج، ولذلك توجهت الحكومة الجزائرية نحو إطلاق برنامج خاص لتوسيع شبكة الميتر ليشمل جل

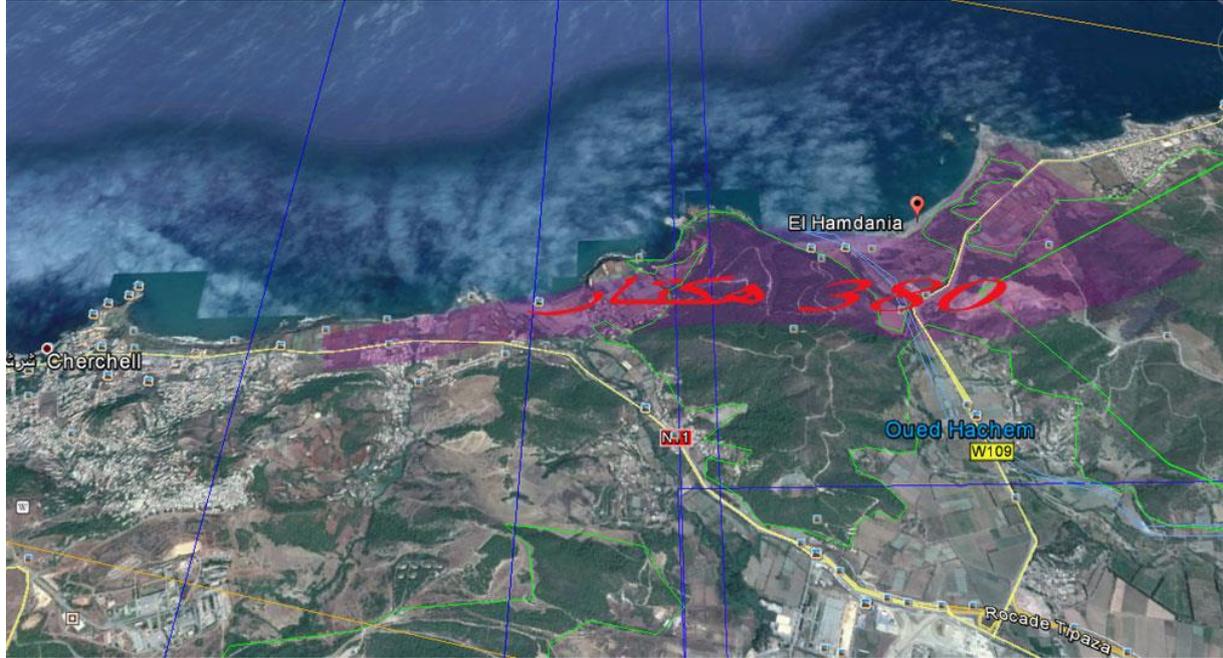
الأحياء والمدن الكبرى بالعاصمة على غرار إنجاز خط ميترو الحراش-مطار الجزائر الدولي هوارى بومدين ومن المنتظر استلامه مع نهاية سنة 2020؛

ونظرا لتراجع الموارد المالية، طرحت الحكومة الجزائرية توسيع شبكة ميترو الجزائر العاصمة لتمويلها بأسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وذلك بفتح المجال أمام القطاع الخاص ليكون له دور في تمويل مشروع البنية التحتية لخط ميترو الجزائر العاصمة.

ثانيا: مشروع ميناء الوسط وفق عقود البوت في الجزائر

شهدت دول العالم إتجاها حديثا جديدا لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وهو تطبيق صيغة البوت كأسلوب يعمل على إدماج القطاع الخاص كشريك للحكومات في التخفيف من عبئ وتكاليف مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وكانت الجزائر في هذا السياق قد برجت عدة مشاريع كبرى لتمويلها بهذه الصيغة، بهدف سد العجز المالي المسجل بسبب تذبذب أسعار المحروقات، ويعد ميناء الوسط الكبير بالحمدانية بشرشال بولاية تيبازة أحد مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل البحري التي طرحتها الحكومة ليكون نموذجا لتمويله بأسلوب البوت . وفيما يلي سنعرض الجوانب التقنية والمالية لهذا المشروع:

الشكل (4-20): الخريطة الجغرافية لميناء الحمدانية



المصدر: الموقع الإخباري

<https://www.aljazairalyoum.com/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9->

/تاريخ الإطلاع 10 ماي 2018 على الساعة 13:00.

2-1- عرض اتفاقية مشروع ميناء الوسط:

تبنت الدولة الجزائرية اعتماد نظام البناء والتشغيل والنقل البوت لإنجاز الميناء الكبير بوسط البلاد بمنطقة قوراية بمدينة شرشال، كأول مشروع يمول بهذه الصيغة لقطاع النقل البحري بالجزائر المستقلة، وتم إبرام عقد إتفاقية الإنجاز بين المجمع العمومي الوطني للخدمات المينائية بالشراكة ومجموعتين صينيتين من أجل إقامة هذا الميناء الأكبر من نوعه في الجزائر، وتم تخصيص منطقة إنجازه إنطلاقاً من الحمدانية وصولاً لشرشال ولاية تيبازة، ورصد له غلاف مالي يقدر بحوالي 2,3 مليار دولار، ويخضع إنجازه لقانون الإستثمار الأجنبي في الجزائر، وفق القاعدة الاستثمارية 49/51%¹؛

وجاء في مضمون الإتفاقية إنشاء مؤسسة مختلطة تخضع للقانون الجزائري بين المجمع العمومي الوطني للخدمات المينائية بناء على صيغة الشراكة مع المجمعين الصينيين حيث تحدد نسبة 51% للأغلبية وهو الشركة الجزائرية ونسبة 49% لمجموعة سي أس سي، وشركة سي اش أو سي الحكوميتين، والتي تكلف بأشغال الدراسة والبناء وتقوم بوضع الميناء قيد التشغيل والإشراف على تسييره.

ومن المقرر التأسيس الفعلي للشركة المختلطة بعد مصادقة مجلس مساهمات الدولة على القانون الأساسي وعقد المساهمين، وسيتم تمويل مشروع الميناء الكبير بفضل القرض الميسر طويل المدى من طرف الحكومة الصينية، وحددت آجال إنجاز هذا المشروع ب حوالي 7 سنوات، وسيدخل حيز الخدمة على فترات بعد 4 سنوات من الإنجاز بالنسبة للفترة الأولى مع سلطة موانئ شنغهاي (Shanghai International Port -SIP) لتسيير الميناء الكبير خلال فترة التعاقد بين الحكومتين الجزائرية والصينية.

2-2- مبررات إنجاز مشروع ميناء الوسط وفق صيغة البوت: إن توجه الجزائر نحو تبني خيار الشراكة بين القطاعين العام والخاص بأسلوب البوت كآلية حديثة لتمويل مشروع ميناء الحمدانية يعود لمجموعة من الدوافع والأسباب كالتالي:²

أ- إدراك الحكومة الجزائرية ضرورة التوجه نحو صيغة البوت بسبب تقلص الإيرادات المالية من العملة الصعبة بفعل تذبذب أسعار المحروقات السبب الذي أدى إلى التخلي عن المشروعات الإستثمارية لقطاعات البنية التحتية الكبرى؛

ب- إستغلال العلاقات الجيدة مع حكومة الصين الشعبية التي توجد لها مساحة إستثمار خصبة بالخارج، بفضل تحولها إلى أول شريك تجاري للجزائر خاصة مع مطلع سنة 2000م؛

ت- تعتمد المبادلات التجارية في الجزائر على 95% قطاع النقل البحري، وبإستحداث شبكات نقل حديثة كميناء الجزائر الكبير سيخلق التنمية المستدامة والتي تعود بالفائدة الاقتصادية للبلاد؛

ث- توجه الجزائر نحو صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص بأسلوب البوت سيعمل على تدارك أوجه النقص في الموارد المالية العامة دون التفكير في اللجوء للقروض الخارجية والتي كانت لها آثار أعاققت التنمية الاقتصادية في وقت مضى إعتدتها الجزائر؛

ج- تأخر الدولة الجزائرية في تطبيق الشراكة بين القطاعين العام والخاص بصيغة البوت لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل جعلها تضيع العديد من الفرص وتكاليف مالية كبيرة.

¹ - عبد الوهاب بوكروح، ميناء شرشال بشراكة جزائرية صينية بطريقة (BOT)، من الموقع:

<http://aljazairalyoum.com> تاريخ الإطلاع: 2018/07/04 على الساعة 14:00

² - سبرينة مانع، ليليا بن منصور، إسهامات الشراكة العمومية الخاصة وفق نظام البوت BOT في تمويل وتنفيذ مشروعات البنية التحتية: في ظل تحقيق الموازنة المثلى بين المزايا والمخاطر المحتملة، مجلة الباحث الاقتصادي، جامعة سكيكدة، العدد 07، جوان 2017، ص: 174؛ وعبد الوهاب بوكروح، مرجع سابق.

2-3- المزايا المستقبلية لمشروع ميناء الوسط (ميناء الحمداوية): يعمل مشروع الميناء الكبير على توفير جملة من المنافع الاقتصادية، والتي تبرز مكانته وأهميته على الصعيد التنموي في الجزائر، ونورد هذه المنافع فيما يلي:¹

أ- بدخول ميناء الجزائر الكبير حيز الخدمة سيربط الجزائر بجنوب شرق آسيا والأمريكيتين وإفريقيا، وذلك من خلال إستقباله لناقلات الحاويات من الجيل الجديد، بحيث تقدر المعالجة السنوية له بحوالي 26 مليون طن؛

ب- يستقبل ميناء الجزائر الكبير كل أنواع ناقلات الحاويات، وذلك بفضل عمقه المقدر ب 20 متر في الماء، وهذا ما سيجعله ميناء مناولة دولي بامتياز، وسيعالج حوالي 6,5 مليون حاوية نموذجية خلال السنة؛

ت- تتشكل البنية التحتية للميناء من 23 رصيف، وأرضية تبلغ مساحتها 1000 هكتار، هذا ما يجعله من أهم وأكبر الموانئ في البحر الأبيض المتوسط، ويضم قطب إمتياز صناعي ومنطقتي نشاط تقدر مساحتها ب 2000 هكتار بجانب الميناء للإستثمار في القطاع الصناعي، وسيتم تزويده بشبكات مباشرة من الطرق الوطنية السريعة وخطوط السكك الحديدية؛

ث- يعد الميناء الكبير للجزائر والذي تعمل على إدارته أحد أكبر الشركات العالمية في إدارة الموانئ، وهي سلطة شنغهاي للموانئ الصينية من المقومات الأساسية التي ستجعل الجزائر من البلدان القوية إقتصاديا على مستوى دول القارة الإفريقية؛ ودول حوض البحر الأبيض المتوسط في ميدان مناولة الحاويات، والذي يبعث المنافسة مع العديد من الدول كإسبانيا ومالطا وجيبوتي، وربط الميناء بشبكة الطرق الدولية كالطريق العابر للصحراء، سيحول الجزائر إلى بوابة لدول الساحل الإفريقي من التشاد إلى مالي والنيجر؛ مع خفض تكاليف النقل بنسب معتبرة؛

ج- إنجاز موانئ كبرى مثل ميناء الجزائر الكبير سيرفع من حجم النقل البحري إلى 35 مليون طن سنويا، ويرفع من حجم الحاويات النموذجية ب 2 مليون، وهذا من المتوقع تحقيقه سنة 2050م، وذلك بمقابل 10,5 مليون حاوية حاليا بكل ميناء العاصمة وتنس.

أطلقت الجزائر مع مطلع سنة 2016م سلسلة من المشاريع النموذجية في البنية التحتية لقطاع النقل في إطار تمويلها بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفي مقدمتها أربعة مشاريع نموذجية وهي: مشروع مراكز الدفع على مستوى الطريق شرق-غرب، مشروع الحافلة ذات المستوى العالي للخدمات، ومشروع إقامة خط ميتر وهران، ومشروع توسيع شبكة ميتر الجزائر، إضافة لإعادة بعث إنجاز مشروع ميناء الوسط وفق عقود البوت في الجزائر، والذي تم إقتراح تمويله بالشراكة بين الحكومة الجزائرية والمجمع الصيني، والهدف من إنجاز مشروع ميناء الوسط وفق صيغة البوت هو تطوير التجارة الخارجية للجزائر، والذي يجعل منها مركز عبور بين قارتي أوروبا وإفريقيا، وهناك طرق تمويل أخرى مقترحة لتمويل مشروعات البنية التحتية تعد آفاقا تعمل الجزائر على تطبيقها.

¹ - معمر حمدي، صليحة فلاق، نظام البوت كآلية لتمويل البنية التحتية، حالة مشروع ميناء الوسط الجزائر، ورقة بحثية مقدمة ضمن فعاليات الملتقى الدولي الثالث عشر: إستراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الإقتصادية الراهنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشلف، الجزائر، ص 11 يومي 06-07 نوفمبر 2017.

المطلب الثالث: آفاق تمويل البنى التحتية من خلال النموذج الاقتصادي الجديد مطلع 2019.¹

شهد حجم الإنفاق الإستثماري في الجزائر مع مطلع سنة 2000م، إرتفاعا متزايدا في ظل البرامج والمخططات التنموية التي كان هدفها خلق بنية تحتية إقتصادية وإجتماعية تعمل على خلق التنمية المستدامة، ويتطلب إنجاز هذه البنية التحتية مبالغ مالية ضخمة ومع تذبذب سعر النفط تراجعت الخزينة العمومية، وتراجع معها التفكير في إنجاز هذه المشروعات، وذلك ما جعل الحكومة الجزائرية تتوجه نحو إعتتماد طرق تمويلية حديثة وهو ما جاء به النموذج الاقتصادي الجديد مطلع سنة 2019م، والذي تضمن مخطط إستراتيجي يعمل على خلق معدلات نمو مستدامة في الناتج المحلي الداخلي الخام لتأسيس البنى التحتية وتمثلت في:²

أ-تشجيع خلق المؤسسات؛

ب-إعادة إصلاح النظام البنكي؛ وتنشيط وتنمية سوق رؤوس الأموال؛

ت-تمويل الإستثمار؛ وذلك بتحسين فعالية الإستثمار العمومي، ونوعية البنية التحتية عن طريق تعزيز دور الصندوق الوطني للتجهيز من أجل التنمية، وتنوع مصادر التمويل (شراكة عمومية خاصة، سوق السندات).

إن التعجيل ببناء النموذج الإقتصادي الجديد الذي يؤسس لتحولات قطاعية عميقة بغية ضمان نمو إقتصادي سريع متحرر من التبعية للمحروقات دون التخلي عن العدالة الإجتماعية، يقتضي الشروع في إصلاحات تؤسس للتحرر من هذه التبعية في الفترة الممتدة ما بين 2016م و2019م، والتي تعد النقطة المهمة في مسار تطبيق النموذج الجديد للنمو الإقتصادي من أجل بروز الإقتصاد الوطني آفاق سنة 2030م، ورسم مسار للخروج من عجز الميزانية في المدى القصير عن طريق الإصلاح في السياسة الميزانية،³

لذلك كان هناك خيارين أمام الجزائر بالشراكة مع القطاع الخاص الوطني والأجنبي في إطار تمويل البنية التحتية مع مطلع سنة 2019م هما:

أولاً: التمويل الخاص للبنى التحتية للجزائر عن طريق القرض السندي في سنة 2016م

من أجل تمويل مشاريع البنية التحتية في الجزائر في ظل النموذج الإقتصادي الجديد مع مطلع سنة 2019م، تم إصدار القرض السندي من طرف الخزينة العمومية الجزائرية سنة 2016م، وتم طرحه في شكلين حسب إختيار المكتتب إما سندات إسمية أو سندات لحاملها تتراوح مدتها ما بين 3 سنوات بنسبة فائدة تقدر ب5%، و 5 سنوات بنسبة فائدة تقدر ب5،75%، وتبلغ قيمته المالية 50000 دج لكل منها، وتدفع الفوائد الناتجة عن هذه السندات سنويا في تاريخ يتوافق وتاريخ الإكتتاب وهي معفية من الضرائب، وتم فرض مجموعة من الشروط خاصة بإصدار القرض السندي من قبل الخزينة العامة وهي:⁴

1- يتم إفتتاح عملية إكتتاب سندات الخزينة في صناديق جزائرية كالخزينة المركزية، الخزينة الولائية، وكالات بريد الجزائر، الوكالات البنكية وكذا فروع البنك الوطني الجزائري؛

¹ - بلال بوجعّة، نجم وائي، واقع تمويل مشاريع البنى التحتية في برامج الإنعاش الإقتصادي وآفاقها في ظل النموذج الإقتصادي الجديد، ورقة بحثية مقدمة ضمن فعاليات المنتدى الدولي الثالث عشر: إستراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الإقتصادية الراهنة، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشلف، الجزائر، يومي 06-07 نوفمبر 2017، ص 10.

² - Ministère des Finance, **lettre de politique de développement** N°1759/MF/du 10 Mars 2018.p05-06.

³ - Ministère des Finance, **lettre de politique de développement** O P- Ci T.p03.

⁴ - وزارة المالية، قرار رقم 21 مؤرخ في 19 جمادى الثانية، 1437 الموافق 28 مارس 2016، المتعلق بالكميات والشروط التي تصدر وفقه الخزينة العامة،

سندات القرض الوطني للنمو الإقتصادي. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 20، السنة 53، الصادرة بتاريخ 30 مارس 2016. ص 33.

2- تطرح هذه السندات بشكل يجعلها قابلة للتداول الحر من خلال شرائها؛ والتنازل عنها للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين، إما بواسطة صفقة مباشرة أو بتظهير أو بواسطة وسطاء مختصين، مع إمكانية رهنها لقرض مصرفي؛

3- يمكن التسديد المسبق لسندات هذا القرض قبل آجال إستحقاقها، وذلك بطلب من حاملها، ولا يتم ذلك إلا بعد تجاوز نصف المدة الإجمالية لهذا السند كأقل تقدير، وهذا بعد موافقة المدير العام للخزينة، ويكون حساب نسبة الفائدة التي يتم تطبيقها عند التسديد المسبق طبقا لعدد الأيام الجارية وهذا بعد تسديد آخر قسيمة؛

4- تحدد عمولة بنسبة 1 %، يتم خصمها من رأس المال الموظف فعلا أو المكتتب بصفة رسمية في اليوم الأخير من فترة الإكتتاب يتم منحها لمصالح المالية التابعة للوزارة المكلفة بالمالية، ومكاتب بريد الجزائر ووكالات البنوك وفروع بنك الجزائر.

لقد تم إطلاق أول قرض سندي في الجزائر في أبريل 2016م، وتم إعتماده من قبل الحكومة كآلية جديدة لتمويل المشاريع والإستثمارات، وذلك لتجنب المديونية سواء كانت داخلية أو خارجية،¹ ولضمان نجاح العملية تم تسخير العديد من المؤسسات والهيئات، وتم تحصيل قرابة 251 مليار دينار أو ما يعادل 2,26 مليار دولار؛

يعد التوجه نحو التمويل بالقرض السندي أحد الوسائل التي أرادت من خلالها الجزائر خلق فرص جديدة للنهوض بالتنمية الإقتصادية، إلا أن هذا التمويل لم يحقق النتائج المنشودة، وذلك بسبب بعض المشاكل التي تعيق سياسة التمويل بالسندات والبورصة في الجزائر، يمكن إيراد هذه الأسباب كما يلي:

1- ضعف كفاءة السوق المالي الجزائري، والذي يؤثر بالسلب على السوق السندي، وذلك على مستوى إصدار وعرض السندات؛

2- وجود قواعد إستثمارية ضعيفة للمستثمرين المحليين، وهذا لوجود عراقيل على مستوى الطلب لهذا النوع من السندات؛

3- وجود ثقافة إستثمارية محدودة في السندات الحكومية من المستثمر المحلي فهو يقوم بالإستثمار في أي نشاط تجاري وبالتالي لا يساهم في التنمية الإقتصادية.²

وفي الجزائر لم تحقق هذه العملية لم تحقق نتائج كافية، فحجم القيمة المحققة هي أقل من مستوى معدلات المشاريع الهيكلية خاصة تلك التي تم إعتمادها مع مطلع سنة 2000م، ومن أمثلة ذلك الطريق السيار شرق غرب، والذي تم تقدير غلافه المالي من 14 إلى 15 مليار دولار، وكذلك مشروع مسجد الجزائر الأعظم والذي تم تقدير مبلغه المالي ب 04 ملايين دولار، وبالتالي فإن الأهداف الأولية كانت بعيدة عن الأهداف المرجوة؛³

ثانيا: التمويل الخاص الأجنبي للبنى التحتية للجزائر من طرف البنك الإفريقي للتنمية:

بعد تراجع مداخيل النفط بسبب تذبذب أسعار النفط، ويهدف تدعيم الموازنة المالية والجهود المبذولة في سبيل إصلاح وإعاش الاقتصاد الوطني، تقدمت الجزائر بطلب إلى البنك الإفريقي للتنمية لمنحها قرض مالي قيمته 900 مليون دولار، وفيما يلي تفاصيل هذا القرض حسب الجدول التالي:

¹ - بلال بوجمعة، ناجم وافي، مرجع سبق ذكره، ص 11.

² - سيف الدين قحارية، القرض السندي وأثره على الوضعية المالية للمؤسسة دراسة حالة شركة سونلغاز-الجزائر، مجلة جامعة القدس المفتوحة للأبحاث والدراسات، العدد 2016، المجلد 01، (345-377). ص 355.

³ - بلال بوجمعة، ناجم وافي، مرجع سبق ذكره، نفس الصفحة.

الجدول (4-10): تفاصيل القرض الممنوح للجزائر من طرف البنك الإفريقي

الصفة	القيمة المالية	مصدر التمويل
قرض	900 مليون دولار	البنك الإفريقي للتنمية

Source : Banque africaine de développement 'programme D'Appui à la compétitivité industrielle et énergétique in Alger ,octobre 2016 .p 07.

يعد تدعيم تأسيس وتمويل مشروعات البنية التحتية من الأهداف الرئيسية التي من أجلها لجأت الجزائر إلى البنك الإفريقي للتنمية للحصول على قرض مالي، وهذا من الشراكة بين الجزائر والبنك الإفريقي للتنمية من خلال:¹

1- العمل على مواصلة إستحداث المناطق، والأقطاب الصناعية كبرنامج 50 مجمع صناعي على المستوى الوطني، ولقد تم خلق حوالي 12 مجمعا صناعيا حتى نهاية سنة 2015م، بمجموع 370 شركة و 24 شركة قابضة؛

2- العمل على مواصلة تجسيد المشاريع الفاعلة لتوحيد الجهات، والتي يقدر عددها بحوالي 14 مشروعا، وهذا يجعلها قادرة على المنافسة؛

3- تحديد القدرات والإمكانيات الإنتاجية والصناعية في كل ولاية وذلك بخلق مجلس الإستثمار الوطني؛

4- تحسين بيئة الاعمال الجزائرية بتهيئتها وتوفير المناخ المناسب للمستثمرين، وذلك بإستمرار أنشطة اللجنة الوطنية.

إن وجود بنية تحتية إقتصادية قوية تعد ضرورة فعالية من أجل بناء نموذج إقتصادي جديد يركز عليها في مختلف المجالات كالصناعة والسياحة والفلاحة والنقل والإتصالات، لذلك كان لزاما على الجزائر فتح المجال أمام القطاع الخاص سواء محلي أو أجنبي للمساهمة في عمليات إنشاء وتمويل البنية التحتية، والإستفادة من التقنيات الحديثة في مجال إنجاز البنية التحتية كصيغة البوت، والذي أثبت فعاليته في العديد من مشروعات البنية التحتية في دول العالم؛²

ويعتبر توفير التمويل اللازم والمناسب من التحديات الأساسية التي تواجهها الجزائر لتحقيق التغير الهيكلي للقطاعات الاقتصادية، وتوفير بنية تحتية مستدامة في إطار يتوافق مع تذبذب أسعار المحروقات منذ سنة 2014م، وذلك لإعتماد ميزانية الحكومة الجزائرية على موارد النفط والمقدرة ب 96% من الصادرات، ومن إيرادات الميزانية ب 49%، والنتائج المحلي الإجمالي ب 29%، وذلك سنة 2014 م؛³

ومن ثم يتضح أن الجزائر إبتعدت للقطاع الخاص لتمويل المشاريع التنموية في إطار النموذج الإقتصادي الجديد، سواءاً القطاع الخاص الوطني أو القطاع الخاص الأجنبي؛

نظرا لتوجه الجزائر نحو خلق مصادر وإيرادات مالية لتمويل الخزينة العمومية، بهدف إنجاز وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاعات النشاط الاقتصادي، بإعتبار قطاع النقل من القطاعات المهمة، والتي بحاجة لمزيد من الإنجازات بإعتبارها عصب النشاطات الاقتصادية، كانت عدة خيارات وبدائل تمويلية إضافة للشراكة بين القطاعين العام والخاص، ومن أبرز البدائل التمويل هو إطلاق القرض السندي كآلية مستحدثة لتمويل البنية التحتية، كما تم اللجوء إلى التمويل الخاص الأجنبي لمشروعات البنية التحتية من طرف البنك الإفريقي للتنمية، وكل ذلك يندرج في إطار النموذج الاقتصادي الجديد؛

¹-Banque africaine de développement 'programme D'Appui à la compétitivité industrielle et énergétique in Alger- O P Ci T .p13.

²-بلال بوجعة، ناجم وافي، مرجع سبق ذكره، ص 12.

³-Banque africaine de développement 'programme D'Appui à la compétitivité industrielle et énergétique in Alger- O P Ci T.p06.

إن تطور السياسات الإصلاحية الاقتصادية في الجزائر كان بناء على المخططات والبرامج الحكومية، حيث شهدت الفترة الممتدة بين سنتي 2001م و2019م، إطلاق حزمة من البرامج التنموية، والتي نتج عنها تحقيق جملة من الإنجازات خاصة في البنية التحتية، ولما له من أهمية بارزة على الصعيدين المحلي والدولي، كان له إهتمام ملحوظ من قبل الدولة الجزائرية من خلال تطبيق إستراتيجية خاصة بالقطاع؛ تهدف أساسا لتوفير المنشآت والهياكل القاعدية، وتطوير وتحديث شبكات النقل الموجودة لخلق وضمان التنمية المستدامة لوسائل النقل، وبهذا تم تخصيص أغلفة مالية معتبرة لمشروعات النقل ضمن المخططات التنموية الأربعة (2001م-2019م)، ومن خلال هذه البرامج تم إنجاز شبكات واسعة من البنية التحتية لقطاع النقل كالطريق السيار شرق غرب، وعصرنة خطوط السكة الحديدية، إنجاز الترامواي وخطوط الميترو، وتم برمجة مشاريع أخرى كالميناء الكبير للوسط الذي تم إقتراح تمويله بأسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهو على طاولة الحكومة قيد الدراسة، وصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص ليست جديدة على الإقتصاد الجزائري؛ وإنما كانت دائما ضمن تشريعات غير مباشرة وكانت بفتح المجال أمام القطاع الخاص سنوات التسعينات لكن ميزها الغموض، ولبعث صيغة الشراكة تم طرح مجموعة مشاريع للبنية التحتية لقطاع النقل لتمويلها بهذا الأسلوب، ومع ذلك تم طرح أساليب إضافية أخرى لعمليات التمويل كطرح القرض السندي، واللجوء للتمويل الخاص من قبل البنك الإفريقي للتنمية.

خلاصة الفصل الرابع:

تم من خلال ما سبق عرض واقع وآفاق تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بالشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر، بحيث تبين أنه بعد تحقيق الخزينة العمومية للإكتفاء المالي الكبير سنة 2000م من جراء عائدات النفط، قامت الجزائر بتحديث وعصرنة قطاعات النشاط الإقتصادي بإنجاز البنية التحتية، وكان لقطاع النقل نصيبا معتبرا من الأغلفة المالية من أجل إنجاز الأنماط المختلفة لقطاع النقل كالطرق السيارة، وخطوط الترامواي ونفق الميترو بالعاصمة، وتوسعة المطارات، وإعادة صيانة وتهيئة الموانئ البحرية، وكان للإنفاق الحكومي المباشر دورا كبيرا في تمويل عدد كبير من مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ وذلك ضمن البرامج والمخططات التنموية الممتدة من 2001م حتى 2019م، ووفقا للمؤشرات العالمية لقياس جودة البنية التحتية لازالت الجزائر لم تصل إلى معايير الجودة لإنجاز البنية التحتية، رغم أنه هناك نماذج لإنجازات كانت فيها مشاركة للقطاع الخاص لكن بنسبة قليلة، ولقد شهدت الإستثمارات في مشروعات البنية التحتية قطاع النقل تطورا ملحوظا وفقا لإستراتيجية قطاعية للنقل؛ من أجل تدارك النقص المعتبر الذي عرفته البلاد في تأسيس وتشديد البنى التحتية بصفة عامة، والبنية التحتية للنقل بصفة خاصة؛ والتي تُعبّر عن صورة التنمية في أي بلد، وتبعاً للبرامج التنموية الأربعة تم تخصيص ميزانية معتبرة لتطوير قطاع النقل؛ وسجلت الفترة الممتدة من سنة 2002م-2012م وفقا لتقرير الوكالة الوطنية للإستثمار إنجاز حوالي 18697 مشروع لقطاع النقل، وبذلك احتل قطاع النقل المرتبة الأولى من حيث عدد المشاريع، والقيمة المالية لمشروعات النقل بلغت 233667 مليون دج وبذلك احتل المرتبة الثالثة من حيث حجم المبالغ المالية التي تطلبها إنجاز المشاريع الإستثمارية، ووفر قطاع النقل حوالي 46079 منصب عمل، وتلخصت مجمل الإنجازات المحققة في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في إعادة بعث مشاريع تأخر إنجازها كالطريق السيارة شرق غرب، الطريق السيارة للهضاب العليا، الطريق الكبير العابر للصحراء، كما تم إنشاء خطوط جديدة للسكك الحديدية وكهربتها وإنجاز ميترو الجزائر والعمل على توسيعه ليشمل المدن الكبرى بالعاصمة، وإنجاز مشاريع الترامواي عبر العديد من الولايات الكبرى كوهان وسطيف وورقلة وسطيف، وتم أيضا إنجاز مطارات وتهيئة عدد من الموانئ والمرافئ الصيدية؛

ويعد مشروع ميناء الحمداية من مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري المعول عليها من قبل الدولة الجزائرية لإنجازها وفقا لنظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وذلك بتمويله بصيغة نظام البوت النقل والتشغيل والملكية، وخلال الإجتماع الحكومي لمجلس الوزراء المنعقد في أواخر جوان 2020م، تم دراسة المشروع، وتقدير مدة ثلاثة أشهر من أجل بعثه من جديد، والتفاوض مع الشريك الصيني للإنطلاق في الأشغال العامة للمشروع، زيادة على هذا تم برمجة مشروعات أخرى بالشراكة مع القطاع الخاص ومنها مشروع مراكز الدفع على مستوى الطريق شرق-غرب، مشروع الحافلة ذات المستوى العالي للخدمات، ومشروع إقامة خط ميترو وهران؛ وبالموازاة مع هذه الإنجازات سجل القطاع بعض النقائص كان لها تأثير على إنجاز المشاريع، وذلك لعدم الإلتزام والتعهد، وإنعدام الشفافية والإفصاح مع بعض التجاوزات في التكاليف؛ وبسبب هذه الإخفاقات كان على الجزائر البحث في بدائل تمويلية جديدة بخيارات إستراتيجية مثل إطلاق القرض السندي واللجوء إلى القرض من البنك الإفريقي للتنمية و تبني صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، فالتجارب الدولية أثبتت محدودية القطاع العام على تنفيذ المشروعات العامة بصعوبة جذب القطاع العام لجميع الكفاءات اللازمة لإنشاء وتطوير مشروعات المرافق العامة والبنية التحتية من جانب، وتوفير الإعتمادات اللازمة لتمويل الإستثمارات العامة لتنفيذ تلك المشروعات من جانب آخر، وهذا ما دفع بالحكومات التوجه لإستغلال القدرات الفنية والتمويلية للقطاع الخاص، وذلك ب تطبيق أساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص.