

يعتبر قطاع النقل والمواصلات الشريان الرئيسي لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة، والنمو الإقتصادي للدول، ومن هذا المنطلق تسعى هذه البلدان جاهدة في تطوير قطاع النقل من خلال الإنجاز والصيانة وتقديم الخدمات بالجودة العالية، بإعتبار أن بنية قطاع النقل والمواصلات تتشكل أساسا من عنصرين الأول تمثله شبكة النقل والمواصلات من طرقات وخطوط السكك الحديدية والموانئ البحرية والمطارات الجوية، والتي تعد البنية التحتية لقطاع النقل والمواصلات وهي عبارة عن أصول مادية تتركز عليها لتحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية، ويتشكل الجزء الثاني من الوسائل والوسائط المتعددة لقطاع النقل والمواصلات من مركبات وحافلات وقطارات وطائرات؛ بحيث يتم التنسيق فيما بين هذه الوسائل للاستغلال المناسب لها، إلا أن الجزء الأول والمتمثل في البنية التحتية لقطاع النقل والمواصلات يعتبر العصب الرئيسي للوصول إلى الخدمات الملائمة، ومن ثم أصبحت عملية إنجازها ضرورة لتحقيق النمو، ونظرا للأموال الضخمة التي تتطلبها عملية إنشاء مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل والمواصلات من جهة، وضعف الموارد المالية لميزانية الدول، بإعتبار العرف السائد منذ زمن بعيد وهو تكفل القطاع الحكومي بعملية تمويل إنجاز هذه المشروعات، تم التوجه من قبل دول العالم المتقدمة والسائرة في طريق النمو إلى البحث عن أساليب تمويلية حديثة تكون مناسبة لإقتصاد البلد وموارده،

ويعد القطاع الخاص من بين الآليات التي يعتمد عليها لتمويل البنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية والإجتماعية وخاصة قطاع النقل، دون التخلي عن دور القطاع العام المتمثل في الدولة أو أحد هيئاتها في عملية التمويل، وبهذا برزت صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في القرن العشرين كأسلوب حديث أثبت نجاعته من خلال تطبيقه في تمويل البنية التحتية لعدد من الدول المتقدمة، وذلك بتطبيق مختلف أوجه التعاون والتفاعل بين القطاعين العام والخاص من خلال توظيف الإمكانيات البشرية والمالية والتنظيمية والإدارية والتكنولوجية على أساس المشاركة والإلتزام والمسؤولية المشتركة بين القطاعين، ومن هنا أدركت حكومات الدول أن منهجية الشراكة بين القطاعين العام والخاص تحقق التطوير والتنمية من خلال إعتماد الكفاءة والفعالية في تسيير الموارد، ووسيلة من وسائل الوصول للتنمية الشاملة والمستدامة، والعمل على إعتماد الشراكة التعاونية بدلا من الشراكة التعاقدية بالعمل على الإندماج بين القطاعين، كما تشير مؤشرات تطوير و قياس جودة البنية التحتية والإحصائيات الصادرة عن المؤسسات الدولية على المستوى العالمي بتزايد توجه دول العالم نحو تطبيق الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

ومن خلال التجارب الدولية المتعلقة بمشاركة القطاع الخاص مع القطاع العام في تمويل أشغال تأسيس البنية التحتية لمشروعات النقل نجد العديد من الدول قامت بتبني صيغة الشراكة خاصة في الدول المتقدمة، على غرار الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، ودول جنوب شرقي آسيا، حيث كانت إنجلترا سنة 1986م أول دولة قامت بمشاركة القطاع الخاص في عمليات التنمية وتمويل البنية التحتية بإستخدام صيغة مبادرة التمويل الخاص، وعرفت من خلالها تطوير المنشآت الأساسية والهياكل القاعدية خاصة في قطاع النقل؛

كما عملت الولايات المتحدة الأمريكية على مشاركة القطاع الخاص من خلال صيغة التمويل المبتكر وذلك للمساهمة في تشييد مشروعات البنية التحتية للقطاعات الإقتصادية والإجتماعية كالنقل والصحة والتعليم؛

وكانت دول جنوب شرق آسيا من بين دول العالم التي شارك فيها القطاع الخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية كدولة ماليزيا، أما في دول العالم العربي فلم تشهد سوى مشروعات قليلة تم تمويلها من طرف القطاع الخاص بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص بنسب متفاوتة، وتعد جمهورية مصر العربية من الدول التي أقامت أسلوب الشراكة في عمليات تطوير البنية التحتية.

وبالنسبة للجزائر شهدت البنية التحتية لقطاع النقل عمليات أشغال وإنجاز العديد من المشاريع منذ الاستقلال سنة 1962م، حيث كان المستعمر الفرنسي يسيطر على عمليات التشييد والبناء والتمويل قبل الإستقلال، وبذلك أصبحت البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر تتكون من هياكل قاعدية تتناسب والفترة التي أنجزت فيها من خلال سعتها وطاقته إستيعابها للأفراد والبضائع، وحجم المبالغ المالية المخصصة لتمويل عملية إنشائها، بحيث تعززت بإنجاز مشاريع شملت الأنواع المختلفة للبنية التحتية لقطاع النقل على غرار النقل البري في مجال الطرقات تم إنجاز طرق وطنية وولائية وبلدية، وفي قطاع النقل البحري تم إنشاء مجموعة من الموانئ البحرية والمرافئ الصيدية على طول الشريط الساحلي، وفي مجال النقل الجوي تم إنجاز سلسلة من المطارات تضمن الرحلات المحلية الداخلية بين المدن و الرحلات الدولية نحو خارج الوطن، وذلك لضمان نقل الأفراد والسلع؛

كما شهدت البنية التحتية لقطاع النقل والمواصلات في الجزائر إنجاز العديد من هياكل البنية التحتية ضمن المخططات الإستثمارية التي إنتهجتها الحكومة بعد سنة 2000م، بحيث عرفت ضخ أموال مالية ضخمة تعززت بإطلاق مشروعات إستثمارية في البنية التحتية لقطاع النقل والأشغال العمومية على غرار مشروع القرن الطريق السيار شرق غرب، والذي يمتد من الحدود الشرقية وصولاً إلى الحدود الغربية بحيث سمح بريح الوقت وتكاليف التنقل، ودراسة إمكانية إنجاز العديد من المشروعات الأخرى كالطريق الإفريقي شمال جنوب العابر للصحراء، وطريق الهضاب العليا الموازي للطريق السيار شرق غرب، وتوسيع خطوط شبكة السكك الحديدية كالخط العابر للجزء الشرقي من الصحراء (الجزائر العاصمة - تونقرت)، بالإضافة إلى إنجاز خطوط التراموي بالعديد من المدن الكبرى (وهران، سيدي بلعباس، مستغانم، سطيف، قسنطينة، ورقلة)، وتجسيد نفق ميتر الجزائر العاصمة المبرمج منذ سنوات الثمانينات من القرن الماضي ودخوله حيز الخدمة، وتوسيع مطار الجزائر الدولي بتهيئته بمياكل ومرافق عصرية، وتم برمجة إنجاز الميناء الكبير بمنطقة الوسط بمدينة شرشال ولاية تيبازة بالحمدانية، والذي لازال محل دراسة من قبل الحكومة الجزائرية إلى حد الساعة، والمبرمج تمويله بصيغة الشراكة بين القطاع العام والخاص مع الشريك الصيني في إطار الشراكة الأجنبية مع الجزائر باستخدام أسلوب البوت، من خلال الإنشاء والنقل والملكية للمشروع، وما يقدمه هذا الأسلوب من مزايا ومنافع تعود على الشريكين بالإيجاب، على إعتبار أنه صيغة عالمية إنتهجتها معظم الدول لتمويل بنيتها التحتية؛ وبالرغم من هذه الإنجازات والآفاق المستقبلية لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل، ووفقاً لمؤشرات البنية التحتية وجودتها؛ فإن الجزائر مازالت متأخرة في إنجاز الهياكل القاعدية للبنية التحتية لمختلف القطاعات الإقتصادية والإجتماعية؛ وخاصة في البنية التحتية لقطاع النقل التي تتميز بضعفها؛

وأمام الوضع المالي المتذبذب الذي تمر به الجزائر بسبب شح ميزانيتها المالية وتراجع العائدات النفطية، تم فتح المجال أمام القطاع الخاص المحلي والأجنبي، لبعث تمويل إنجاز وإنشاء وصيانة مشروعات البنية التحتية، وهذا بتفعيل نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل البنية التحتية لقطاع النقل، نظراً لما يقدمه من منافع وخدمات تساهم في تطوير وتأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل بدليل ما تم إنجازه، من خلال التجارب الدولية، كما تبرزه تجربة بعض الدول الأوروبية كإنجلترا وفرنسا وألمانيا والدول الأمريكية وحتى بعض البلدان العربية كالجماهيرية المصرية، ويعد تمويل مشروعات قطاع النقل من (موانئ ومطارات وسكك حديدية) بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول العربية (الآسيوية، والإفريقية) يشكل نسبة قليلة مقارنة بالدول الأوروبية؛ ووفقاً للتجارب والدراسات؛ فإن أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص هو الأكثر ملائمة للمشاريع الإستثمارية للبنية التحتية الاقتصادية كالنقل والصناعة؛ مقارنة بالمشاريع الإستثمارية للبنية التحتية الاجتماعية كالصحة والتعليم؛ بالرغم من حجم الإنفاق الحكومي الكبير على تمويل وتطوير مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، بالتزامن مع تحسن الوضعية المالية للجزائر بفعل زيادة حجم أموال الخزينة العمومية جراء ارتفاع عائدات النفط؛ ضمن البرامج الإقتصادية والمخططات التنموية التي تبنتها الدولة الجزائرية؛ تبقى البنية التحتية لقطاع النقل؛ لا تغطي حاجيات السكان في توفير وسائل النقل بالجودة والصيغة الملائمة؛

وكل ذلك يجعل الدولة الجزائرية تتوجه إلى التفكير نحو اعتماد أسلوب الشراكة مع القطاع الخاص لتمويل عمليات تأسيس البنية التحتية لقطاع النقل، بحيث تعد وزارة النقل والأشغال العمومية وكذلك المؤسسات العمومية الإقتصادية الخاصة بقطاع النقل والأشغال العمومية الهيئات العمومية الممثلة لقطاع العام في عملية مشاركتها للقطاع الخاص، وكذلك من خلال المديرات الولائية الموزعة عبر إقليم الوطن، ويمثل القطاع الخاص مقاولات وشركات الأشغال العمومية المؤهلة من قبل وزارة النقل والأشغال العمومية، وكانت الشركات الخاصة من خلال أسلوب المناولة قد ساهمت في إنجاز وصيانة وتهيئة مجموعة من مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كمشاريع الطرقات،

ونظرا لما تواجهه عملية تطبيق أسلوب الشراكة بين القطاع الحكومي والقطاع الخاص من مشاكل تعيق عملية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل والأشغال العمومية، بحيث أدى عجز القطاع الحكومي في تمويل هذه المشروعات، وتوجه القطاع الخاص نحو الإستثمار في تمويلها إلى ضرورة تطبيق صيغة الشراكة بينهما من خلال التعاون والتعاقد بينهما والإستفادة من الخبرات والتكنولوجيا الحديثة التي يقدمها القطاع الخاص،

**أولا: إشكالية الدراسة: بناء على ما سبق ذكره جاءت هذه الدراسة لتبحث في الإشكالية التالية:**

**إلى أي مدى يمكن أن تساهم الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في تمويل تأسيس مشروعات**

**البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر؟**

**ثانيا: الأسئلة الفرعية: تدعيما لإشكالية الدراسة يتم طرح مجموعة من الأسئلة الفرعية على النحو الآتي:**

- فيما تتمثل صيغ وأساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص؟ وهل هي ملائمة لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؟

- ماهي أهداف الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل أشغال تأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؟ وهل القطاع الحكومي يكفي لتمويلها؛ أم هناك ضرورة للإستعانة بالقطاع الخاص في عملية التمويل؟

- هل التجارب الدولية في تبني آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل كانت ناجحة؟ وكيف للجزائر أن تستفيد منها؟

- ما هو واقع وآفاق تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر في ظل الشراكة بين القطاعين العام والخاص؟

- كيف يرى القطاع العام والقطاع الخاص أسلوب الشراكة كأسلوب معتمد للمساهمة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع

النقل في الجزائر؟

**ثالثا: فرضيات الدراسة**

تتمثل الفرضية العامة فيما يلي:

- في ظل التوجه الدولي الحديث للشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، لا بد من تدعيم آلياتها من أجل التعاون بين القطاعين العام والخاص، وهذا بالنظر لطبيعة وخصوصية كل قطاع؛ ومنظوره نحو التوجه لصيغة الشراكة، من أجل تدعيم البنية التحتية؛ وهو ما يسمح بتأسيس وإنشاء الهياكل القاعدية للطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات في وقت قصير؛ وبمبالغ مالية مناسبة.

وهذه الفرضية العامة بدورها تنفرع إلى الفرضيات الفرعية الأتية:

1- يتضمن السياق العام للشراكة بين القطاعين العام والخاص مجموعة من الصيغ والأساليب؛ تتوافق وتتناسب مبدئيا مع عمليات تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

2- يتطلب تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل توفر صيغ وأساليب تتركز على مشاركة القطاع العام لقطاع الخاص في أشغال الإنشاء.

3- تعد التجارب الدولية الرائدة في تبني صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل منها ما يشجع الجزائر على تطبيقها.

4- تتميز مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص للبنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر بأنها ضعيفة، وهذا ما يبرز الحاجة إلى تفعيل دور القطاع الخاص لتهيئة المناخ الاستثماري للدخول في شركات حقيقية مع القطاع العام للمساهمة في تمويل هكذا مشروعات.

5- تساهم الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل إنجاز وتأسيس مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من وجهة نظر القطاع العام والقطاع الخاص.

#### رابعا: أهمية الدراسة

تكمن أهمية الدراسة في النقاط التالية:

- التطرق للإطار النظري والمفاهيمي لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ وإشكالية تمويلها بين القطاعين العام والخاص؛

- إبراز المفهوم الحديث للشراكة بين القطاعين العام والخاص مع إظهار مزاياها وفوائدها وأهم مبادئها ومتطلباتها وضرورة تطبيق آلياتها؛

- إظهار الأساليب المختلفة للشراكات التعاقدية كعقد الإمتياز وعقد البوت؛ وأهميتها في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل مع ضرورة التوجه نحو الشراكات التعاونية بتهيئة المناخ الملائم لتجسيدها في الواقع؛

- عرض التجارب الدولية الناجحة في مجال تبني الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول الأجنبية والعربية؛ بالمؤشرات والأرقام وفقا لإحصائيات الهيئات والمؤسسات الدولية المختصة، ومدى إمكانية الجزائر من الاستفادة منها؛

- توضيح خصائص التجربة الجزائرية في إشراك القطاع الخاص والتوجه نحو الشراكة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وذلك بعرض كرونولوجيا تطبيقها في الجزائر، والآفاق المستقبلية لتمويل البنية التحتية للنقل عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛

- الوقوف على واقع الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص من خلال إجراء الدراسة الميدانية بإختيار عينة من القطاع العام (وزارة الأشغال العمومية والنقل ومديرياتها الولائية ومؤسسة كوسيدار فرع عين الدفلى)، وعينة من القطاع الخاص (مقاولات ومؤسسات خاصة بالأشغال العمومية والنقل) وتم ذلك بالولايات التالية-الشلف-عين الدفلى-غليزان-تيسمسيلت؛

- التوصل إلى مجموعة من التوضيحات فيما يخص مدى مساهمة القطاع العام والقطاع الخاص كلاهما على حدى، ثم بتطبيق الشراكة لأجل الوقوف على وجهة نظر كل قطاع في تمويل إنجاز مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وهذا من أجل كشف العراقيل والمشاكل التي تعيق الشراكة المحلية بين القطاعين العام والخاص.

#### خامسا: أهداف الدراسة: تتمثل أهداف الدراسة في النقاط التالية:

- تسليط الضوء على جوانب تتعلق بالإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- توضيح آليات الشراكة بين القطاعين العام والخاص التعاقدية والتعاونية كأسلوب البوت الصيغة المناسبة؛ ومختلف المزايا والعوائد التي تحققها من وراء تطبيقها، والمخاطر والنقائص الناتجة عنها؛

- تحديد أهمية الدور الذي يؤديه القطاع العام والقطاع الخاص على حدى في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

- التعرف على واقع وآفاق الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر؛ وحثية تطويرها بما يتلاءم والتغيرات التي طرأت على البيئة الاقتصادية في مجال تمويل تأسيس مشروعات البنية التحتية للنقل والأشغال العمومية؛
- إبراز مدى نجاح ونجاعة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال تمويل البنية التحتية لقطاع النقل من خلال عرض نماذج لتجارب دول ناجحة؛
- تحديد مدى التقارب في وجهات النظر للقطاع العام وللقطاع الخاص في المساهمة في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛
- إظهار أهم الإنجازات والإخفاقات في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر، وتصور الواقع المستقبلي لتمويل مثل هذه المشروعات؛
- الخروج ببعض التوصيات في إطار إيجاد الحلول للمشاكل التي تواجهها الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل.

### سادسا: منهجية الدراسة وجمع البيانات وتحليلها

تعدد المناهج المستخدمة في هذه الدراسة وهذا حسب ما تتطلبه وتستدعيه مقتضياتها، وتم الإعتماد في بعض جوانب الدراسة على المنهج المسحي الوصفي في عملية جمع البيانات على المصادر الثانوية والمصادر الأولية، وتمثلت المصادر الثانوية في بعض الدراسات السابقة في هذا الموضوع، ومختلف المراجع والدوريات والمجلات العلمية المتخصصة؛ وبعض المواقع التي لها علاقة بموضوع البحث عبر شبكة الأنترنت، في تقديم الإطار النظري، كما تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي عند دراسة التجارب الدولية؛ وعرض حالة الجزائر كون هذا المنهج يتناسب مع موضوع الدراسة، ويعطينا إمكانية كبيرة لتحليل وجهة نظر القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية من خلال الشراكة بينهما،

أما المصادر الأولية تمثلت في تصميم الاستبيان تم توزيعه على عينة من القطاع العام الحكومي ووزارة الأشغال العمومية والنقل عمومية ومديرياتها الولائية، وعينة من القطاع الخاص مؤسسات وشركات خاصة مكلفة بالأشغال العمومية، أما فيما يخص الجانب التطبيقي المتعلق بعينة الدراسة تم استخدام أسلوب الإستبانة والمقابلة، لغرض الوصول للنتائج الميدانية من أجل مناقشة وتحليل تلك النتائج، وهذا بالاستعانة بالبرنامج الإحصائي **Spss V 25** واستخدام برنامج **WarpPLS V 5.0** في تحليل البيانات المتجمعة من خلال تطبيق جملة الإختبارات الإحصائية الخاصة به، وهذا لأجل الوصول إلى نتائج ومقترحات يمكن طرحها على السلطات العليا لإتخاذ القرارات المناسبة.

سابعاً: الدراسات السابقة: أما فيما يخص الدراسات السابقة والتي لها علاقة بموضوع الدراسة يتم ذكرها كآلاتي:

#### 1. الدراسات باللغة العربية:

- دراسة أيمن محمد فريجات، (2013)، معوقات تطبيق الشراكة بين القطاع العام والخاص من وجهة نظر أصحاب القطاع الخاص، مقال منشور بمجلة الإقتصاد والتنمية، ص28-48، جامعة المدية حيث هدفت هذه الدراسة إلى معرفة معوقات تطبيق الشراكة بين القطاع العام والخاص من وجهة نظر أصحاب القطاع الخاص، وقد تكونت عينة البحث من 80 شركة من شركات قطاع المقاولات المسجلة لدى وزارة التجارة والصناعة الأردنية لسنة 2007، وقد تم تطوير إستبانة موزعة على مجالين هما: المعوقات المتعلقة بالتنظيم التشريعي، والمعوقات المتعلقة بالاطار المؤسسي، وبعد التأكد من صدقها وثباتها تم تطبيقها على أفراد العينة، ومن ثم إجراء المعالجات الإحصائية المناسبة، وقد كشفت نتائج الدراسة أن التشريعات التي تنظم عملية الشراكة بين القطاع العام والخاص تلعب دورا بارزا في إعاقه عملية الشراكة، كما بينت النتائج عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد عينة الدراسة حول معوقات تطبيق الشراكة بين القطاع العام والخاص تعزى لمغزيري المؤهل العلمي، سنوات الخبرة، وفي ضوء تلك النتائج أوصى الباحث

بضرورة إعادة صياغة التشريعات بحيث تلي متطلبات الشراكة بين القطاعين، إضافة إلى ضرورة تبني إستراتيجية واضحة لنمط الشراكة بين القطاع العام والخاص، والتخلص من البيروقراطية الإدارية.

- دراسة عبد اللطيف بن عبد الله بن عبد اللطيف، (2002)، طرق الإستثمار والتمويل في قطاع النقل والمواصلات، المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، ع 3 جامعة عين شمس، كلية التجارة ص 332-263، مصر تهدف هذه الدراسة لإبراز أهمية قطاع النقل والمواصلات و طرق الإستثمار التقليدية والمستحدثة في تمويل قطاع النقل والمواصلات، ومن أهم النتائج المتوصل إليها أن مشاريع قطاع النقل والمواصلات من أهم مشاريع البنية التحتية للخدمة للدولة، ويترتب على قيامها آثار إيجابية وتعدد طرق وأساليب الإستثمار لقطاع النقل والمواصلات في المجتمع من طرق تقليدية تضم الإستثمار العام والإستثمار الخاص والإستثمار المشترك، إلى طرق وأساليب إستثمارية مستحدثة عدة لها مزايا إستثمارية مختلفة، ومن أهم التوصيات الدعوة إلى إيجاد هيئة أو جهاز إسلامي يهتم بالأبحاث والدراسات والإحصاءات والمعلومات المتعلقة بقطاع النقل والمواصلات، والإهتمام بتدريب وتطوير الكوادر البشرية العامة في قطاع النقل والمواصلات وإنشاء وإستحداث صناديق تمويل إستثمارية جديدة لمشاريع النقل والمواصلات في القطاع الخاص المصري ودعم ما هو قائم منها وزيادة رأسماله، مع ضرورة دعم الدولة لمشروعات القطاع الخاص الإستثمارية في النقل والمواصلات بتقديم الحوافز والتسهيلات لها،

- دراسة دليل عبد المطلب محمود عثمان، (2017) التحديات التي تواجه تمويل مشروعات البنية التحتية في ظل العولمة المالية، المجلة العربية للعلوم ونشر الأبحاث مج 3، ع 2، المركز القومي للبحوث بغزة، ص 43-60، كلية البيان للعلوم والتكنولوجيا الخرطوم السودان، هدفت الدراسة إلى التحقق من إمكانية مشاركة القطاع الخاص والعام والمؤسسات المالية في تمويل مشروعات البنية التحتية، وبيان أثر السياسات التمويلية العامة للدولة على هيكل تمويل هذه المشروعات وإعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي وأسلوب الدراسة الميدانية، وتكون مجتمع الدراسة من جميع المراجعين الخارجيين، والعاملين بديوان المراجعة القومي، والمصرفين والعاملين بوزارات الاستثمار، والبنية التحتية، والمالية والإقتصاد الوطني، وبعض الأكاديميين بالسودان، كما وزعت قائمة الإستبانة على العينة المكونة من 220 فردا بإستخدام العينة العشوائية البسيطة، وتم إستخدام برنامج الحزمة الإحصائية SPSS لإجراء المعالجات الإحصائية المناسبة، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها تمويل مشروعات البنية التحتية، وأوصت الدراسة بتطوير منهجية التفاوض مع مصادر التمويل الأجنبي المختلفة لتحسين شروط التمويل ونوعيته بغية توافقه مع المبادئ والإستراتيجيات الإقتصادية المعتمدة.

## 2. الدراسات باللغة الأجنبية:

-دراسة بورتي وأسار (2014) Joseph Ignatius Teye Buertey, Stephen Kofi Asare  
**Public Private Partnerships in Ghana: A Panacea to the Infrastructure Deficit ?International Journal of Construction Engineering and Management-pp (135-143).**

تهدف الدراسة لتحديد مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص كإستراتيجية لتوفير البنية التحتية لقطاع النقل الطرقي(الطرق السريعة والرئيسية ) في دولة غانا، حيث من الرغم من تطبيق نظام الشراكة بمختلف أشكالها في عمليات تأسيس البنية التحتية لقطاع الطرق، فإن النموذج المناسب هو صيغة البوت BOOT Design Build Finance Operate ، وأوصت بضرورة إعطاء المستثمرين في القطاع الخاص الفرصة للدخول في شراكات مع القطاع العام لتحقيق المزايا والأهداف التي تعود على أطراف العقد بالإيجاب وتساهم في توفير البنية التحتية لقطاع النقل الطرقي.

**Bennour Latifa**

–دراسة لطيفة بنور (2016)

**Le management intégré des transports allegros Cas Metro, Tramway Train, Bus, Taxis**, thèse pour le doctorat en sciences de gestion, l'école supérieure de commerce kolea Alger.

عالجت هذه الدراسة إشكالية تسيير وإدارة خدمات قطاع النقل الحضري بالجزائر العاصمة كشبكات المترو وخطو التراموي بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص من خلال نظام الإدارة المتكاملة، وتوصلت الدراسة إلى ضعف الأداء الثلاثي من طرف الإدارة الالكترونية والمالية والاجتماعية، وأوصت بضرورة تبني الشراكة بين القطاعين العام والخاص كآلية لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل الحضري خاصة الميترو والترامواي، وأوصت بضرورة التوجه واللجوء لفتح المجال أمام الشريك الأجنبي للدخول في شراكات مع القطاع الحكومي الجزائري لضمان تأهيل تسيير النقل الحضري.

**Ruzian Markom. Engku Rabiah Adawiah Engku Ali**

–دراسة ماركوم وعلي(2012)

**legal analysis of successful and problematic build operate and transfer (BOT) projects in Malaysia, International Journal of Business and Society, Vol. 13 No. 2, Faculty of Law, University Kebangsaan Malaysia, Selangor, Malaysia .pp(133–150).**

تناولت هذه الدراسة تجربة دولة ماليزيا في تبني صيغة البوت (BOT) البناء والتشغيل والتحويل كنموذج للشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل تأسيس قطاع النقل البري (الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية، وهدفت هذه الدراسة إلى معالجة العوامل التي تساهم في نجاح مشروعات الشراكة كالسياسة السليمة والإطار التنظيمي والدعم الحكومي القوي، وأوصت الدراسة بمقترحات من شأنها التغلب على المعوقات التي تعترض تطبيق عقود البوت في تطوير البنية التحتية وضرورة تحسين عقود الإمتياز من خلال تعزيز شروط ضمان الجودة والمعايير لحماية مصالح أطراف عقد الشراكة.

**ثامنا: ما يميز الدراسة عن الدراسات السابقة:**

بعد الإطلاع وإستعراض الدراسات السابقة التي بحثت في موضوع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، تبين أنها تناولت موضوع الشراكة بين القطاعين العام والخاص على نطاق واسع وشامل لمشروعات البنية التحتية وقطاع النقل؛ وأن دراسة الحالة كانت من وجهة قطاع واحد، إما القطاع العام، أو القطاع الخاص كما أن أغلب الدراسات كانت على مستوى اقتصاد بلد معين، وقامت بدراسة عوامل نجاح الشراكة بين القطاعين العام والخاص بإجراء الدراسة من جانب واحد إما القطاع الحكومي الدولة أو القطاع الخاص، وتوصلت نتائجها في ضرورة توفير عوامل نجاحها من قانونية وتنظيمية؛ وأن غالبية الدراسات تناولت كل القطاعات بصفة عامة.

أما الدراسة الحالية جاءت لإثراء ما تم إنجازه من الأبحاث المتعلقة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص وتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، وأهم ما ميزها عن الدراسات السابقة هو دراسة مدى مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل من وجهة نظر القطاع العام والقطاع الخاص وذلك بطرح إستراتيجي إستبيان واحدة تخص القطاع العام(وزارة الاشغال العمومية والنقل، المديرية الولائية للأشغال العمومية والنقل، المؤسسة العمومية كوسيدار فرع عين الدفلى) واستمارة موجهة للقطاع الخاص( مؤسسات ومقاولات الاشغال العمومية بكل من الشلف، غليزان، تيسمسيلت، عين الدفلى)؛ كما تطرقت الدراسة الحالية إلى جانب البنية التحتية لقطاع النقل دون التطرق إلى الجانب الآخر وهو خدمات قطاع النقل

والذي ميز بعض الدراسات السابقة، كما تميزت الدراسة الحالية بالتطرق إلى تطور التوجه العالمي نحو تبني صيغة الشراكة في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل مع التركيز على نماذج مختلفة من اقتصاديات الدول العربية (جمهورية مصر العربية) والدول الأجنبية (ماليزيا، إنجلترا البرازيل) وكل هذا جعل هذه الدراسات تختلف عن الدراسات السابقة.

### تاسعا: هيكل الدراسة

بهدف إتمام هذه الدراسة والإجابة على الإشكالية المطروحة تم تقسيم وهيكل هذه الدراسة إلى خمسة فصول. وهذا بغرض الإجابة على إشكالية الدراسة لتحقيق أهداف هذه الدراسة، من خلال تقسيم الدراسة إلى خمسة فصول مترابطة فيما بينها للإلمام بإشكالية الدراسة وجاءت كما يلي:

الفصل الأول: الإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ حيث تم تقسيمه بدوره لثلاثة مباحث أساسية بدءا بالمبحث الأول بتحديد الإطار المفاهيمي للشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ وفي المبحث الثاني التطرق لصيغ الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ وفي المبحث الثالث تم تناول إستراتيجيات وأهداف الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وآثارها على التنمية؛

الفصل الثاني: مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل وإشكالية تمويلها بالشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ وذلك بتقسيمه إلى مباحث؛ وتضمن المبحث الأول ماهية مشروعات البنية التحتية؛ أما في المبحث الثاني تم تناول مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ وفي المبحث الثالث تم التطرق لإشكالية تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛

الفصل الثالث: تجارب دولية في تبني الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية؛ جاء في ثلاثة مباحث رئيسية ففي المبحث الأول تم إعطاء المنظور والتوجه العالمي في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل، ثم بعدها في المبحث الثاني تم إستعراض التجارب الدولية في تبني الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل؛ وفي المبحث الثالث تم إختيار تجارب أجنبية مختلفة (إنجلترا، البرازيل، ماليزيا) بالإضافة إلى تجربة الجمهورية العربية المصرية كنموذج من العالم العربي.

الفصل الرابع: وتم التطرق فيه لواقع وآفاق الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر، بحيث تم تقسيمه إلى ثلاثة مباحث رئيسية ففي المبحث الأول تم تناول أنماط البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر وتطورها خلال الفترة 2001م-2019م، أما المبحث الثاني فشمّل تطور الإستثمارات العمومية لقطاع النقل في الجزائر خلال الفترة 2001م-2019م؛ وفي المبحث الثالث تم التطرق لآفاق تمويل مشروعات البنية التحتية للنقل في الجزائر بالشراكة بين القطاعين العام والخاص؛

الفصل الخامس: الدراسة الميدانية وفقا لمنهج البحث الذي انطلق من الجانب الوصفي والتحليلي لموضوع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تمويل مشروعات البنية التحتية لقطاع النقل تم في هذا الجزء التطبيقي إختيار عينيتين مختلفتين تمثل الأولى القطاع العام وهي وزارة الأشغال العمومية، ومديريات ولائية للأشغال العمومية ولنقل بولايات الشلف، عين الدفلة، تيسمسيلت وغليزان والمؤسسة العمومية الاقتصادية كوسيدار فرع عين الدفلى، والعينة الثانية خاصة بالقطاع الخاص ممثلة في مؤسسات خاصة مكلفة بالأشغال العمومية بالولايات الشلف، عين الدفل، تيسمسيلت وغليزان، وكان الإختيار بأسلوب العينة العشوائية، وتم تحليله عن طريق البرنامج الاحصائي Spss v25 وبرنامج WarpPLS V 5.0 وهذا من أجل معالجة إشكالية الدراسة بطريقة إحصائية.