

## الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية التحتية

### مع الإشارة إلى مشروع ميناء الوسط بالجزائر

#### *Partnership between the public and private sector in the field of infrastructure With reference to a project Central Port in Algeria*

نزارى رفيق، جامعة خنشلة، [rnezzari@yahoo.fr](mailto:rnezzari@yahoo.fr)

مانع سبرينة، جامعة خنشلة، [mzanaa.sabrina@univ-khenchela.dz](mailto:mzanaa.sabrina@univ-khenchela.dz)

معيوف هدى، جامعة سوق أهراس، [mayouf.houda@yahoo.com](mailto:mayouf.houda@yahoo.com)

تاريخ الاستلام: 2021/03/22 ، تاريخ القبول: 2021/07/09 ، تاريخ النشر: 2021/09/30

**ملخص:** تعتبر مشاريع البنية التحتية داعمة للتنمية المستدامة، و تمثل الشراكة بين القطاع العام والخاص احد أدواتها، باعتبار وجود فجوة تمويل لهذه المشاريع، ويهدف الوصول إلى تشخيص واقعها في الجزائر، تم الاستعانة بالبيانات، وخلص البحث إلى أن نقص التمويل وضعف القطاع الخاص اثر سلبا على ذلك، ونبه البحث إلى ضرورة مرافقة القطاع الخاص، مع تقديم حوافز مستمرة للمستثمر الأجنبي لإنجاح الشراكة في مشروع ميناء الوسط لدعم التنمية.

**الكلمات المفتاحية:** بنية تحتية؛ شراكة بين قطاع خاص وعم؛ الجزائر.

**تصنيف JEL: H41، H54**

**Abstract:** Infrastructure projects are supportive of sustainable development, and the partnership between the public and private sector is one of its tools, given the existence of a financing gap, and in order to reach a diagnosis of its reality in Algeria, data was used, and the research concluded that the lack of funding and the weakness of the private sector negatively affected that, The research warned of the need to accompany the private sector, while providing continuous incentives to the foreign investor to make the partnership in the central port project succeed to support development.

**keyword::** Infrastructure; public-private partnership.;Algeria.

**JEL classification code H41, H54**

المؤلف المرسل: مانع سبرينة، الإيميل: [mana.sabrina@univ-khenchela.dz](mailto:mana.sabrina@univ-khenchela.dz)

## 1. مقدمة:

تعتبر البنية التحتية من محفزات النشاط الاقتصادي والتي توفر فرص عمل على المدى القصير، وتوسع قدرات البلدان لتدعم فرص النمو على المدى المتوسط و الطويل، حيث أظهرت تجارب الشراكة أن مشاريع البنية التحتية بين القطاعين العام والخاص في البلدان النامية لا تزال محدودة، مع اتساع الفجوة بين العرض والطلب لقطاعات البنية التحتية الأساسية (توليد الطاقة وتوزيعها، والمياه والصرف الصحي، والاتصالات السلكية واللاسلكية والنقل).

ويعد تمويل البنية التحتية أولوية لسد احتياجات التنمية للدول، من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، التي أصبحت خيارا متزايدا الأهمية والمطلوب لتحقيق أهداف التنمية المستدامة المتفق عليها في 2030 جدول أعمال التنمية، حيث أن العديد من تلك الأهداف تعتمد على جوهر توسيع نطاق استثمارات البنية التحتية، والتوجه المتزايد هو أنه لا يمكن تحقيق مثل هذه الأهداف إلا من خلال زيادة مشاركة القطاع الخاص، بما في ذلك استخدام الشراكات بين القطاعين العام والخاص، في حين أن الطلب قد ازداد بشكل كبير بسبب النمو السكاني القوي و معدلات التحضر المرتفعة، وحسب البنك العالمي عام 2010 أن فجوة تمويلية بلغت حوالي 48 مليار دولار أمريكي سنويًا في إفريقيا .

وفي سعيها لتنفيذ خطط الإقلاع الاقتصادي، المتبناة بداية الألفية الثالثة وتنويع اقتصادها بهدف تنويع مصادرها والابتعاد عن تقلبات أسعار النفط العالمية وما لذلك من آثار سلبية على تمويل مشاريعها وكغيرها من الدول قامت الحكومة الجزائرية بتنفيذ الشراكة بين القطاع العام والخاص (محلي وأجنبي)، لتنفيذ عديد المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية كالطرق والموانئ والمطارات.

**1.1 مشكلة البحث:** نظرا لحاجة السلطات العمومية المتزايدة لاستثمارات ضخمة في مجال البنية التحتية والتي قد تعجز المالية العمومية عن توفيرها بمفردها، في ظل ما تواجهه الحكومات من القيود المالية في ميزانياتها، وبالتالي فإن إشكالية الدراسة تكمن في السؤال التالي:

**هل الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية التحتية تمثل نموذجا لتحسين الخدمات والمرافق العمومية؟ وما هو واقعها في الجزائر؟**

وللإجابة على هذه الإشكالية تم طرح الأسئلة التالية:

- ما ماهية البنية التحتية والشراكة بين القطاع العام والخاص؟  
- كيف يتم تمويل الحديث مشروعات البنية التحتية في ظل الشراكة بين القطاع العام والخاص؟

- ما واقع مشاريع البنية التحتية في الجزائر؟ و مشروع ميناء الوسط في الجزائر

**فرضيات البحث:**

- الشراكة بين القطاع العام والخاص أدت إلى تحسن التنمية في الدول النامية.  
- مشروع ميناء الوسط نموذج جيد للشراكة في مشاريع البنية التحتية في الجزائر.  
**أهداف البحث:** تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:  
- معرفة دور البنية التحتية في التنمية، وتحديد مزايا عيوب الشراكة بين القطاع العام والخاص؛

- إبراز أهم الطرق التقليدية والحديثة في إشراك القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية؛  
- التعرف على طرق التمويل الحديثة للشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال لبنية التحتية كالصناديق الاستثمار الإستراتيجية، والإجراءات الحكومية المبكرة لتنمية البنية التحتية.  
**أهمية البحث:** تتبع أهمية البحث من أهمية مشاريع البنية التحتية في تحقيق التنمية، ومدى مساهمة الشراكة في ذلك، والبحث في مقومات تطبيقها، حيث يعد البحث بمثابة دعوة لصناع القرار لتحسين وتطوير انجاز مشروعات البنية التحتية ودعمها.

**منهج البحث:** تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي من خلال وصف الجوانب المفاهيمية للبنية التحتية والشراكة بين القطاع العام والخاص ومزايا وعيوب الشراكة، مع إبراز

مختلف العقود التي تفضيها الشراكة إضافة إلى آليات تمويل البنية التحتية في ظل الشراكة، وفي هذا الإطار تم الاستعانة بالمراجع العلمية العربية والأجنبية ذات الصلة بموضوع البحث.

**نموذج البحث:** لغرض الإحاطة بجميع جوانب الموضوع، تم تقسيم الدراسة: المحور الأول: ماهية البنية التحتية والشراكة بين القطاع العام والخاص، المحور الثاني: واقع الشراكة بين القطاع العام والخاص في العالم والجزائر.

**2.1 الدراسات السابقة:** أظهرت العديد من الدراسات الترابط الكبير بين البنية التحتية والتنمية بين مختلف الاقتصادات وأكدت على الدور الكبير للشراكة بين القطاع العام والخاص في تحقيق ذلك ومن أهم تلك الدراسات ما يلي:

-دراسة **Gilberto M et All (2016)**: تحت عنوان تمويل البنية التحتية للقطاع العام والخاص الشراكات والتنمية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ حيث هدفت الدراسة إلى إبراز الدور المحوري للبنية التحتية في المساهمة في تحسين رفاهية الإنسان وتحقيق خطة التنمية المستدامة لعام 2030، وركزت الدراسة على أربعة محاور - حالة البنية التحتية في اقتصادات آسيا والمحيط الهادئ وتمويل البنية التحتية؛ - أدلة تربط البنية التحتية والتنمية؛ - الشراكة بين القطاعين العام والخاص كخطط ناشئ لتمويل البنية التحتية للاقتصادات النامية؛ و - إنشاء مؤسسات مالية جديدة لتمويل البنية التحتية في المنطقة. وتوصلت الدراسة إلى انه يمكن تلبية احتياجات البنية التحتية الكبيرة والمتوسعة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ من خلال أشكال مختلفة من التمويل، إلى الإيرادات الضريبية والاقتراض في كونها مصادر تمويل مهمة لمعظم اقتصادات المنطقة، وتساهم الشراكات بين القطاعين العام والخاص دورًا كبيرًا في الحد من فجوات البنية التحتية. (Llanto G M, 2016, p. 27)

-دراسة **Yin Wang (2015)**: بعنوان تطور نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير الطرق الأمريكية هدفت الدراسة إلى توضيح الإطار الديناميكي لنماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص والتي تحدث عندما تتوفر بعض عوامل النجاح لهذه الشراكة حيث تم التركيز على دراسة على عوامل النجاح للشراكة بين القطاعين العام والخاص، والمخاطر المتزايدة بسبب سوء تسيير عوامل النجاح، وإدارة المخاطر المقابلة لتغيير

وتحسين عوامل النجاح، بالتالي تغيير نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتوصلت الدراسة إلى أن عوامل النجاح الخاصة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص تعتمد على البيئة الخارجية، وخصائص المشروع الداخلية، والعوامل المتعلقة بالشراكة. (YinWang, 2015, p. 684)

-دراسة **(2018) Caiyun Cui et All**: تحت عنوان مراجعة الدراسات حول الشراكات بين القطاعين العام والخاص لمشاريع البنية التحتية حيث هدفت الدراسة إلى مراجعة أبحاث الشراكة لاستكشاف الوضع الراهن والاتجاه والفجوات في البحث مشاريع البنية التحتية، واعتمدت على عدد كبير من المقالات المتعلقة ببحوث الشراكة بين القطاعين وتوصلت إلى مدى أهمية مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص للبنية التحتية، وأنه يمكن تقليص فجوات البحث في هذا الإطار ليعد حافزا للباحثين في المستقبل لدراسة الشراكة بين القطاعين العام والخاص لدعم تطوير البنية التحتية. (Cui C, 2018, p. 1)

-دراسة **(2019) Liang Ma**: بعنوان مراجعة شاملة لأدبيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص نُشرت بين عامي 2008 و 2018 هدفت هذه الدراسة إلى مراجعة الأدبيات المتعلقة بالشراكة بين القطاع العام والخاص حيث من خلال استعراض الأدبيات الموجودة وتوصلت الدراسة إلى أنه لا يوجد طريقة منهجية كافية في تلخيص موضوعات البحث واقترحت الدراسة اتجاهات بحثية جديدة في إدارة المشاريع المتعلقة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص، وأنه يمكن مواصلة دراسة الاستدامة والابتكار في الشراكة بين القطاعين العام والخاص واعتماد منهج شامل للتوجهات المستقبلية لأبحاث الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إدارة المشاريع. (Liang Ma et all, 2019)

ركزت الدراسات السابقة على البحث عن أهم العوامل التي تدعم الشراكة في مشاريع البنية التحتية، في ظل نقص التمويل في معظم الدول، وما يميز الدراسة الحالية هو استعراض جوانب جديدة تخص الشراكة في مجال البنية التحتية وواقعها في الجزائر من خلال إبراز مشروع ميناء الوسط.

## 2. الإطار النظري للبنية التحتية والشراكة بين القطاع العام والخاص

### 1.2 مفاهيم حول البنية التحتية:

مصطلح البنية التحتية له مجموعة متنوعة من التعاريف والتفسيرات؛ يرتبط سبب التعاريف المختلفة بالتأثيرات المختلفة للبنية التحتية ووقوعها، حيث تم استخدام مصطلح البنية التحتية لأول مرة عام 1927م في القرن التاسع عشر في فرنسا وذلك للإشارة إلى مجموعات الطرق والجسور وخطوط السكك الحديدية وما شابه ذلك، لبدء العمل في نظام اقتصادي صناعي، وقد استخدم نفس اللفظ في المنشآت العسكرية حيث "يشير إلى الطرق والمنافع"، كما زاد استخدام المصطلح وطبق على إطار أشهر وأضخم في كافة المجالات. ومع بدايات القرن العشرين ظهرت معالجات جادة تناولت فكرة التخطيط بشيء من التوسع، كالاهتمام بمشروعات الخدمات الأساسية للإنسان كالمياه النقية، توليد الطاقة، تعبيد الطرق وإنشاء خطوط السكة الحديدية، واهم التعاريف تتمثل في:

**تعريف صندوق النقد الدولي:** "عملية يقوم فيها القطاع الخاص بتوريد الأصول والخدمات التي كانت تقدمها الحكومة تقليدياً، بالإضافة إلى التنفيذ الخاص وتمويل الاستثمار العام، تتمتع الشراكة بين القطاعين العام والخاص بخاصيتين مهمتين أخريين: هناك تركيز على تقديم الخدمات، وكذلك الاستثمار، من قبل القطاع الخاص؛ ويتم نقل مخاطر كبيرة من الحكومة إلى القطاع الخاص". (Group World Bank, 2015, p. 3)

**تعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:** "اتفاقية بين الحكومة وواحد أو أكثر من الشركاء من القطاع الخاص (تشمل المشغلين والممولين)، والتي بموجبها يقدم الشركاء من القطاع الخاص خدمة بحيث تتوافق أهداف تقديم الخدمات للحكومة مع الربح هدف الشركاء من القطاع الخاص وفعالية المواءمة تعتمد على النقل الكافي للمخاطر إلى الشركاء من القطاع الخاص". (Group World Bank, 2015, p. 3)

**تعريف البنية التحتية حسب Hirschman (1958):** هي "رأس المال الذي يوفر الخدمات العامة"، في وصفها من حيث خصائصها ويطلق عليها أيضاً رأس المال الاجتماعي العام، تشمل البنية التحتية سلعا ذات طابع رأسمالي ولكنها ليست عامة بالضرورة، كالاتصالات السلكية واللاسلكية المملوكة ملكية خاصة، يصف الاقتصاديون هذه السلع بالبنية التحتية

المادية، أو رأس مال البنية التحتية ، في حين أن المخططين الحضريين قد يشيرون إليها على أنها وسائل النقل والمرافق. (Fourie. J, 2006, p. 531)

**تعريف البنية التحتية:** "مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تولى تشييدها، إضافة إلى الخدمات تعتمد على العمالة الكثيفة كجمع النفايات، تقديم خدمات النقل الخ، وتشكل البنية من الطرق، المطارات، الموانئ، السكك الحديدية، محطات مياه الشرب وشبكاتهما، محطات توليد الكهرباء وشبكاتهما، شبكات الغاز الطبيعي، الصرف الصحي، الاتصالات والخدمات الصحية الخ". (داغر محمود محمد، 2010، صفحة 116)

### أنواع البنية التحتية:

**البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية:** يميز كل من الاقتصاديين والمخططين الحضريين بين البنية التحتية الاقتصادية (أو الصلبة) والبنية التحتية الاجتماعية (أو اللينة).

**تعريف البنية التحتية الاقتصادية:** بأنها بنية تحتية تعزز النشاط الاقتصادي، مثل الطرق والطرق السريعة، السكك الحديدية، المطارات، الموانئ البحرية، الكهرباء والاتصالات وإمدادات المياه والصرف الصحي.

**تعريف البنية التحتية الاجتماعية:** بأنها بنية تحتية تعزز المعايير الصحية والتعليمية والثقافية للسكان - وهي أنشطة لها تأثير مباشر وغير مباشر على نوعية الحياة.

**البنية التحتية للسلع الرأسمالية** تشير إلى السلع الرأسمالية بدلاً من السلع الاستهلاكية. على الرغم من أن الخدمات التي تقدمها البنية التحتية تستهلكها الشركات والأسر (على سبيل المثال ، المياه والكهرباء) ، فإن البنية التحتية التي توفر هذه الخدمات هي متغيرات المخزون.

تعتبر هذه الأنواع من ضمن العديد من التقسيمات الخاصة بالبنية التحتية (Fourie. J, 2006, pp. 531-532)

## 2.2 أهمية البنية التحتية

يمكن تحديد أهمية البنية التحتية في النقاط التالية:

- وجود تجهيزات بنية تحتية حديثة يؤدي إلى زيادة كبيرة في معدل الناتج المحلي الإجمالي بطريقة مباشرة، نتيجة كفاءة إنتاجية رأس المال واستغلال التكنولوجيا المتقدمة، وتتم العملية من خلال زيادة جاذبية المنطقة التي تستغل التكنولوجيا، هذه الأخيرة تساعد على تنشيط سوق البناء والتشييد؛

-إن تطوير شبكة خدمات البنية التحتية تؤدي إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي وتحسين التنمية، وزيادة الفعالية المالية؛ للبنية التحتية آثار طويلة الأجل على نوع الهيكل الاجتماعي الذي سيتم تطويره. (صالح فتح الرحمن، 2012، صفحة 27)

### 3.2 الشراكة بين القطاعين العام والخاص

أعطت ندرة الأموال العامة زخماً للشراكات بين القطاعين العام والخاص في جميع أنحاء العالم. تحتفظ السلطات العامة بالملكية الكاملة للأصول المشاركة في المشروع. أما تعريف مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية: يشير إلى "أي ترتيب تعاوني بين مؤسسات أو جهات فاعلة لا تستهدف الربح من القطاعين العام والخاص، يمكن لتجميع الموارد العامة والخاصة في تلك الشراكة أن يضيف قيمة إلى أية عملية معينة استناداً إلى الميزة النسبية لكل شريك"3 (التنمية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة، 2013، صفحة 3)

في حين أن فكرة الشراكة بين القطاعين العام والخاص تعود إلى أواخر السبعينيات من القرن العشرين، لم يتم تعميم الشراكات المتعلقة بالبنية التحتية من هذا النوع حتى أوائل التسعينيات ويمكن أن الإشارة إلى مبادرة التمويل الخاص لحكومة المملكة المتحدة عام 1992م، بناء جسر عبر نهر سفين وربطه بالسكك الحديدية، أكبر المشاريع التي تم تنفيذها في إطار هذه المبادرة.

### مزاي الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية التحتية

يمكن تلخيص أهم المزايا في الآتي:

توزيع الموارد، والمخاطر والمسؤوليات والمكافآت بين القطاعين العام والخاص؛ كما تسمح للحكومات بالتغلب على المعوقات المالية وسد فجوة التمويل في البنى التحتية الحديثة؛ إضافة إلى إيجاد إمكانية الوصول إلى التكنولوجيا المتقدمة؛ مع زيادة الكفاءة في تنفيذ المشاريع والعمليات والإدارة؛ وتحسين الإمداد بخدمات البنية التحتية؛ إمكانية؛ وتحسين تصميمات المشاريع وتشغيلها وتنفيذ الخدمات.

### 4.2 العقود المختلفة للشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية التحتية.

أهم العقود المختلفة للشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية التحتية من خلال الجدول رقم (5)، حيث تعتبر أنشطة البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) الأكثر استخداماً ويتم بين السلطة العامة والطرف الثاني الخاص، وتتضمن هذه الاتفاقية حقوق والتزامات كل



تجمع على النحو المبين في نوع الاتفاقية أو الامتيازات. يقوم القطاع الخاص بتصميم وبناء البنية الأساسية بحيث يمول ويمتلك ويشغل ويصون الأصل. أو المشروع لفترة زمنية معينة عادة ما تكون طويلة ما بين 20 إلى 30 سنة وتسمى هذه الفترة فترة الامتياز.

أما نظام البناء والتشغيل والتملك ثم نقل الملكية **B.O.O.T** تعاقده يقوم فيه القطاع الخاص ببناء المشروع ويقوم باستغلاله لمدة محدودة يكون خلالها هو نفسه المالك ويأخذ كل عائدات المشروع خلال تلك الحقبة، وفي النهاية ينقل ملكية المشروع للحكومة، وهذا ما يوضحه الجدول التالي:

### الجدول 1: بعض العقود المختلفة للشراكة بين القطاع العام والخاص في البنية التحتية

نوع التعاقد	مضمونه
البناء والتشغيل ونقل الملكية <b>B.O.T</b> .	يقوم القطاع الخاص بتصميم وبناء البنية الأساسية بحيث يمول ويمتلك ويشغل ويصون الأصل. أو المشروع لفترة زمنية معينة عادة ما تكون طويلة ما بين 20 إلى 30 سنة وتسمى هذه الفترة فترة الامتياز
البناء والتشغيل والتملك ثم نقل الملكية <b>B.O.O.T</b>	وهو نظام تعاقده يقوم فيه القطاع الخاص ببناء المشروع ويقوم باستغلاله لمدة محدودة يكون خلالها هو نفسه المالك ويأخذ كل عائدات المشروع خلال تلك الحقبة، وفي النهاية ينقل ملكية المشروع للحكومة.
البناء والتشغيل والامتلاك <b>B.O.O</b>	عقد بموجبه يمنح الحق للقطاع الخاص في تطوير وتمويل وتصميم وبناء وإملاك وتشغيل وصيانة المشروع، وبموجب هذا العقد يكون للقطاع الخاص الملكية الكاملة على أن يستمر القطاع الخاص في تحمل مخاطر الإيرادات المرتبطة بعملية التشغيل وكذلك الفوائد المتوقعة من التشغيل.
البناء والتشغيل والتأجير ونقل الملكية <b>B.O.L.T</b> .	هو نظام تعاقده يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء والتشغيل والتأجير ونقل الملكية بعد مدة.
البناء ونقل الملكية والتشغيل <b>B.T.O</b> .	وهو نظام يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء ونقل الملكية ثم القيام بالتشغيل.
البناء والتأجير ونقل الملكية <b>B.L.T</b> .	حيث يقوم القطاع الخاص ببناء المشروع وتأجيره لمدة ثم ينقل الحيازة للقطاع العام.
البناء والتشغيل وتجديد الامتياز <b>B.O.R</b> .	في هذا العقد يقوم القطاع الخاص ببناء وتشغيل المشروع وتجديد الامتياز.
إعادة التأهيل والصيانة وتشغيل ونقل الملكية <b>R.O.T</b>	في هذا العقد تعطي الحكومة القطاع الخاص المسؤولية وتحمل كل المخاطر للإصلاح (إعادة تأهيل) والارتفاع بالاستثمارات الموجودة وتطبيق تقنيات جديدة ثم التشغيل ونقل الملكية.

المصدر: من إعداد الباحثين استنادا إلى (Teresa Ter-Minassian, 2004, p. 8)

### 3. واقع وأفاق مشاريع البنية التحتية في العالم والجزائر

#### 3.1 مشاريع البنية التحتية في العالم

خلال الفترة من 1991 إلى 2015، انتعش الاستثمار في مشاريع البنية التحتية للشراكة بين القطاعين العام والخاص في البلدان النامية، في مشاريع بناء الطرق والجسور والسكك الحديدية والمطارات ومحطات الطاقة وشبكات توزيع الطاقة والمياه، حيث بلغ إجمالي الالتزامات الاستثمارية 1.5 تريليون دولار في أكثر من 5000 مشروع للبنية التحتية في 121 دولة منخفضة ومتوسطة الدخل، عكست هذه الفترة من النشاط السريع حالة تعافي الاقتصاد العالمي نظرا للإصلاحات الهيكلية في العديد من البلدان النامية. أما الفترة 2018-2019 فقد شهدت انخفاضاً بنسبة 4 في المائة في عدد المشاريع من 428 مشروعاً في عام 2018 إلى 409 مشروعاً في عام 2019. وشهدت المشاريع في عام 2019 ارتفاعاً بنسبة 6 و 16 في المائة مقارنة بالمشاريع في عامي 2017 و 2016، وشهد عام 2019 استثمارات في 62 دولة، بزيادة عن العدد.

#### الجدول 2: مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية

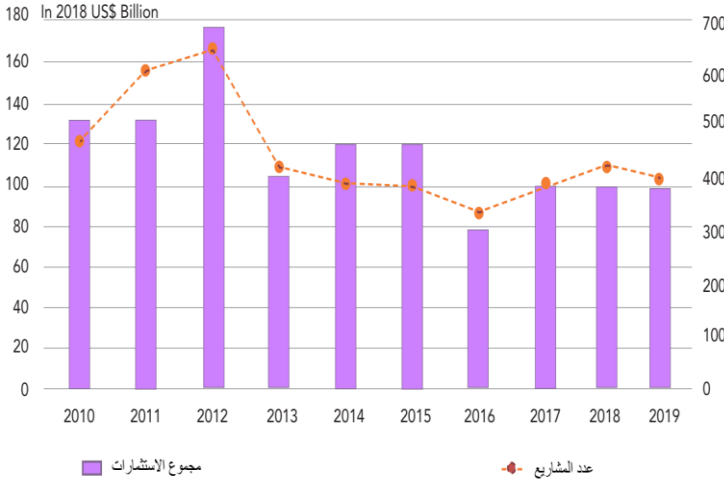
المنطقة	عدد المشاريع	مبلغ الاستثمارات (مليون دولار)
شرق اسيا والباسفيك	2,719	708,653
أمريكا اللاتينية والكاريبي	2,294	512,462
جنوب اسيا	1,429	323,105
أوروبا ووسط اسيا	1,085	289,328
جنوب الصحراء الأفريقية	546	84,427
الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	224	61,750

(worldbank, 2020)

و شهدت منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ بقيادة الصين، زيادة في عدد مشاريع والاستثمارات الخضراء في مشاريع النقل البري بدلاً من الطاقة، ثم في قطاع المياه والصرف الصحي، و محطات معالجة المياه في عام 2019، تم تسجيل 31 عقداً لإدارة. كما ارتفعت عدد المشاريع الصغيرة في عام 2019 بسبب إدراج النفايات البلدية الصلبة كقطاع جديد، وانخفضت حصة المشاريع المتوسطة الحجم من 39٪ في 2018 إلى 35٪ في

2019. وشهد عام 2019 انخفاضًا نسبيًا في مشاريع Greenfield ، والتي شكلت 73٪ من جميع مشاريع الشراكة في البنية التحتية.

**الشكل 1: الالتزامات الاستثمارية في مشاريع البنية التحتية بمشاركة القطاع الخاص في الأسواق الناشئة والاقتصادات النامية للفترة 2010-2019**



(Group World Bank, 2019, p. 4)

### النشاط القطاعي للشراكة في البنية التحتية

النشاط الخاص عبر قطاعات البنية التحتية والمناطق النامية حسب عدد المشاريع والالتزامات الاستثمارية، كما أنه يصنف القطاعات والمناطق والدول والجهات الراعية الخاصة حسب مقاييس النشاط الخاص، يجب أن يكون للرعاة 15٪ على الأقل من ملكية المشروع المراد تضمينه ويجب أن يكونوا إما شركة خاصة أو مؤسسة أجنبية مملوكة للدولة.

بلغت التزامات الاستثمار في النصف الأول من عام 2020 مبلغ 21.9 مليار دولار أمريكي عبر 128 مشروعًا، بانخفاض قدره 56 في المائة عن نفس الفترة من عام 2019، وقد أدى فيروس كورونا إلى خفض الإغلاق المالي للمشاريع الاستثمارية بشكل كبير في جميع أنحاء العالم، سيما في شرق آسيا منطقة الباسيفيك (EAP)، حيث حقق مشروعين عملاقين فقط الإغلاق المالي في النصف الأول من عام 2020، في إشارة إلى حالة عدم اليقين في السوق والضغط المالية التي يواجهها المستثمرون من القطاع الخاص.

**الجدول 3: التوزيع القطاعي لمشاريع البنية التحتية في العالم**

القطاع	عدد المشاريع	مبلغ الاستثمارات (مليون دولار)
الكهرباء	3862	951521
الطرق	1193	353169
المياه	1096	90020
الاتصالات	527	119796
الموانئ	473	90361
الغاز الطبيعي	374	91157
علاج	285	22036
السكك الحديدية	148	131681
النقل الجماعي	107	10614
المطارات	185	113125

(worldbank, 2020)

### 2.3 البنية التحتية الجزائر

#### مؤشرات الاقتصاد الجزائري

أدى انخفاض أسعار المحروقات و تراجع الصادرات إلى خسائر كبيرة في الإيرادات المالية للجزائر، على الرغم من انخفاض الدينار، رغم مجهودات الحكومة في سعيها لاستعادة التوازن الاقتصادي الكلي، وبعد التخفيضات في الإنفاق العام والتوظيف، و انكماش قطاع الهيدروكربونات، وقطاع خاص غير منطور، بين عامي 2010 و 2016 بلغ متوسط نمو الناتج المحلي الإجمالي 3.3 في المائة، قبل أن ينخفض إلى متوسط 1.1 في المائة بعد عام 2017، عندما أصبح نمو نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي سلبيا.

#### الجدول 4: رقم بعض مؤشرات الاقتصاد الجزائري للفترة 2017-2019

المؤشر	2017	2018	2019
نمو الناتج الداخلي الخام الحقيقي بالأسعار الثابتة	1.3	1.2	0.8
نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بأسعار عوامل الإنتاج الثابتة	1.7	1.5	1.0
التضخم (Consumer Price Index)	5.9	3.5	2.3
رصيد الحساب الجاري (GDP%)	13.0-	9.5-	10.0-

(worldbank, 2020,p147)

في مواجهة نقص الاستثمار، انكمش قطاع النفط والغاز بنسبة 2.1 في المائة سنوياً منذ عام 2010م، كما أدى ارتفاع الاستهلاك المحلي إلى تقليص حجم الصادرات، الذي انخفض بنسبة 2.8 في المائة سنوياً في المتوسط، وبلغ متوسط عجز الحساب الجاري والميزانية 13٪ و 11٪ من إجمالي الناتج المحلي منذ صدمة النفط عام 2014 إضافة إلى أن القطاع الخاص يتولى دعم الجديد للنمو.

### 3.3 البنية التحتية في الجزائر

تركت الاضطرابات الاجتماعية والتحديات الاقتصادية أثناء فترة التسعينيات في الجزائر، فجوات كبيرة في البنية التحتية والاحتياجات الاجتماعية، ونزوح جماعي للسكان المدنيين من القرى إلى المدن الكبرى، وإلحاق أضرار كبيرة بالبنية التحتية، في الوقت نفسه كان لدى الحكومة موارد مالية محدودة للتعامل مع هذا الوضع، نظراً للاختلالات الشديدة في الاقتصاد الكلي، نتيجة لانخفاض أسعار النفط في عام 1986م، وبحلول نهاية التسعينيات عندما نجحت الجزائر في استعادة استقرار الاقتصاد الكلي، كانت هناك فجوات مهمة في البنية التحتية مقارنة بغيرها من الاقتصادات الناشئة الأخرى، خاصة فيما يتعلق بالطرق وإنتاج الكهرباء والصحة والتعليم. (IMF, 2018, p. 2)

الجدول 5: مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية في الجزائر للفترة 1990-

2020

القطاع	عدد المشاريع	مبلغ الاستثمارات (مليون دولار)
الكهرباء	5	2,492
المطارات	1	0
المياه	14	2,082
الاتصالات	2	834
الموانئ	3	125
الغاز الطبيعي	2	3,470
السكك الحديدية	1	161
tegrated MSW	2	22

(worldbank, 2020)

توزيع المشاريع للشراكة في مشاريع البنية التحتية في الجزائر خلال الفترة من 1990 إلى 2020 تركزت مشاريع البنية التحتية في قطاعات استراتيجية وأساسية لتوفي الطاقة الكهربائية وغاز المدينة لتغطية الكل المناطق الجغرافية المتواجدة على التراب الوطني وحتى إلى تصدير الفائض منه إلى الدول المجاورة مع سعي الحكومة إلى تحديث المنظومة الكهربائية إضافة إلى تحسين وضعية الاتصالات من خلال الاستثمار في عدة مشاريع مع القطاع الخاص Djezzy GSM التي استثمرت ما قيمته 369 مليون دولار إضافة إلى Medgaz Pipeline التي حلت في الرتبة الثانية من حيث الاستثمارات خلال تلك الفترة بمبلغ يقدر 1170 مليون دولار أما المرتبة الأولى من حيث المبالغ المستثمرة فقد Maghreb Gas Pipeline ثم تأتي شركة Shariket Kahraba Hadjret En Nouss SpA بمبلغ 562 مليون دولار والجدول الموالي يبين مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص في الجزائر.

الجدول 6: مشاريع البنية التحتية ومشاركة القطاع الخاص في الجزائر

للفترة 1990-2020

المشروع	مبلغ الاستثمارات (مليون دولار)
Maghreb Gas Pipeline	2,300
Medgaz Pipeline	1,170
Shariket Kahraba Hadjret En Nouss SpA	1,150
Sharikat Kahraba Skikda	562
Magtaa Desalination Plant	468
Consortium Algerien des Telecommunications	465
Kahraba SpA	400
Djezzy GSM	369
Hassi R'mel Solar/CCNG Plant	350
Mostaganem Desalination Plant	250

(worldbank, 2020)

### 3.4 مشروع ميناء الوسط:

يعتبر ميناء الوسط أكبر مشروع اقتصادي تعرفه الجزائر، وقد بدأت دراسة تحديد الموقع في 2012، حيث راهنت عليه الحكومة في مجال مناولة الحاويات، جاءت فكرة هذا المشروع للأسباب التالية: (وكالة الانباء الجزائرية، 2017)

- يعتبر النقل من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة، حيث أن توفر شبكات حديثة تؤدي تحقيق النمو لأي بلد؛

- المبادلات الجزائرية التجارية العالمية تقدر بنسبة 95% منها على النقل البحري؛

- الطابع الاقتصادي للنشاط البحري التجاري المنتج للنمو، ساهم في التفكير في مشروعات إقامة الموانئ لخدمة حركة التجارة الخارجية و أرصفة إضافية في إطار خطة لإعادة تهيئتها وعصرنتها؛

- إشارة التنبؤات لقطاع الموانئ إلى أن حجم حركة النقل في منطقة وسط البلاد سيبلغ 35 مليون طن، من السلع سنويا ومليونى حاوية في آفاق سنة 2050، مقابل 30% منه فقط يتم تبادله حاليا عبر كل من ميناء الجزائر والتتس؛

- تراجع الموارد المالية وعجز الميزانية العامة، أدى إلى صرف النظر عن العديد من المشاريع؛

- إدراك الحكومة ان تأخرها في اعتماد نظام البوت لإقامة مشروعات البنية التحتية أضع عليها فرصا و كلفها اعتمادات مالية ضخمة؛ وبالتالي أهمية وضرورة انجاز مشروع ميناء الوسط.

#### مراحل تنفيذ مشروع ميناء الوسط: فيما يلي عرض لبعض ما ميز إعداد المشروع

حيث توصلت الدراسات التقنية لاختيار منطقة الوسط موقعا لإنجازه وتحديدا بالحمدانية شرق مدينة شرشال (تيزازة)؛ وفي إطار الشراكة تم الاتفاق على إنشاء شركة مختلطة

- بين شراكة جزائرية صينية الشريك الوطني ممثلا بمجمع الخدمات المينائية من جهة والشريك الصيني ممثلا بكل من الشركة الصينية العامة للهندسة الانشائية C.S.C.E.C. والشركة

الصينية لهندسة الموانئ C.H.E.C. من جهة أخرى، وذلك وفقا للقاعدة 49/51 من قانون الاستثمار، وتكلف الشركة بإنجاز الميناء واستغلاله، ويتم الانطلاق في الأشغال بعد حل

المسائل المالية والتقنية؛

- يتربع الميناء على مساحة قدرها ألف هكتار ويتكون من 23 رصيفا تسمح بمعالجة 6.5 مليون حاوية و 25.7 مليون طن من البضائع سنويا؛  
 - قدرت تكلفة الإنجاز بنحو 3.2 مليار دولار، على أن يتم ذلك في مدة سبع سنوات ويُفتح الشرط الأول منه ليدخل حيز الخدمة بعد أربع سنوات من بدء الإنشاء؛  
 - توكل مهام تسيير المشروع للشركة الصينية Shanghai International Port، والتي تُشرف حاليا على إنجاز وتسيير أكبر ميناء في العالم (ميناء شنغهاي الصيني)، وذلك لما لها من خبرة وتقنيات عالية في المجال إلى جانب تحالفاتها وعلاقاتها مع موانئ آسيا وأمريكا مما يحقق له علاقات وشراكات هامة.

### آفاق مشروع ميناء الوسط: هو مشروع يشكل صفقة رابحة للطرفين، حيث:

يعتبر المشروع هاما واستراتيجيا بامتياز لما له من انعكاسات على المبادلات التجارية في الموانئ. (وكالة الانباء الجزائرية، 2017)

يخصص الميناء للشحن العابر وإعادة الشحن ولديه إمكانيات ضخمة تمكن أنشطته في المستقبل من نقل السلع نحو إفريقيا بعد ربطه بشبكة الطرق السريعة والسكة الحديدية، الأمر الذي سيحول الجزائر إلى بوابة الساحل الإفريقي إضافة إلى تخفيض تكلفة النقل؛  
 سيتم إنشاء قطب صناعي بإنجاز منطقتي نشاط تترع على ألفي هكتار قرب المشروع لاستقبال المشاريع الصناعية، ويُنتظر أن يتم إرفاقه بمنطقة لوجستية تمتد على مساحة 300 هكتار قصد معالجة النشاطات البحرية؛ سيمكّن هذا الميناء من رفع الطاقة الاستيعابية للموانئ لمنطقة وسط البلاد، والتي لم تكن لتتمكّن من تلبية حاجيات تطور ونمو حركة التجارة في آفاق 2050؛

- سيتم تدريجيا تحويل بعض نشاطات ميناء الجزائر إلى الميناء الجديد بعد دخوله حيز النشاط؛ يمكن من خلق مناصب عمل عديدة وسيطلق المشروع عام 2021.

### النتائج: من خلال ما سبق توصل البحث إلى انه:

- رغم الجهود الكبيرة للقطاع العام خاصة الوطني، لإنشاء مشاريع البنية التحتية وتوفير الاموال والمعدات لا نجازها، إلا أن واقع مشاريع البنية التحتية لم تصل إلى الأهداف المسطرة، خاصة مرحلة نقص الموارد المالية والتي أعاققت بشكل كبير مواصلة إنجاز المشاريع، وهذا ما استوجب مشاركة القطاع الخاص للمساهمة نسبيا في دعم المسار التنموي؛



-تظهر أهمية نظم مشاريع البنية التحتية لإقامة مشروعات البنية التحتية في المزايا التي يقدمها، والمتمثلة في تخفيف العبء عن موازنة الدولة والرفع من كفاءة وجودة المشاريع المنجزة؛ إلا أن المخاطر، منها ما يرتبط بالطرف العام صاحب المشروع، وأخرى تختلف حسب طبيعة المشروع ومراحله، ويعتمد طرفي الشراكة إلى إدارة هذه المخاطر عن طريق توزيعها أو تحويلها بما يضمن التخفيف من أثارها وحدتها؛

-يتميز ميناء الوسط عن باقي الموانئ على انه مشروع فريد من نوعه فيكل المجالات سواء تعلق الأمر بتوفير مناصب العمل والمقدرة ب200الف منصب، إضافة إلى انه سينافس باقي الموانئ في البحر المتوسط، والذي يؤهل الجزائر إلى الوصول إلى مكانة اقتصادية هامة على الصعيد الإفريقي والبحر المتوسط؛

-تعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص (الجزائري والصيني) أنموذجا لتمويل وإقامة هذا المشروع .

**التوصيات:** استنادا إلى النتائج التي توصل إليها البحث يمكن إدراج التوصيات التالية:

-إن المشكلة الأساسية لإنجاز مشروعات البنية التحتية تتمثل في عدم توفر الإمكانيات الكبيرة سواء تعلق الأمر بالتمويل أو التكنولوجيا، والكفاءة، التي تتطلب البحث عن شراكة حقيقية مع القطاع الخاص (المحلي أو الأجنبي)و إيجاد مصادر بديلة والمتمثلة في:

-المشاركة في المشروعات باستخدام نظم مشاريع البنية التحتية البناء، التشغيل، النقل(Bot) والأنظمة المشابهة...الخ وتنظيم الأطر القانونية المناسبة لتفعيل هذه النظام.

-البحث عن صيغ مختلفة لتمويل تلك المشاريع كطريقة الصكوك؛ وتدعيم صناديق الاستثمار؛ مع التركيز بشكل كبير على الشفافية والحوكمة والرقابة أثناء التنفيذ.

-تطوير عملية إعداد ونشر البيانات المتصلة بالشراكة بين القطاع العام والخاص مع متابعة صيانة البنى التحتية بما يسهم في رفع كفاءتها ونوعية الخدمات المقدمة من خلالها؛

-وجوب الاستمرار في تحديث الإطار التشريعي والتنظيمي للشراكة في مجال البنية التحتية والذي يبسط الإجراءات بين القطاعين العام والخاص.

-تقديم الدعم للمشروعات مع حماية المستثمر من كل التقلبات التي قد تضر بتوازنه المالي، ومنح تسهيلات إدارية، بالإضافة إلى المراقبة ومرافقة ومتابعة المشروعات طيلة مدة الترخيص؛

-اشتراط حد ادني من نقل التكنولوجيا المتطورة، و توظيف العمالة المحلية وتدريبها على كافة أعمال الصيانة والتحديث؛

-تحسين المناخ الاستثماري للقطاع الخاص، مع دراسة واختيار الشركاء اعتمادا على معايير مختلفة تستند على مقترحات مختصين مع توفير معلومات عن ذلك لإنجاح الشراكة.

## المراجع

### المقالات

السر محمد صالح فتح الرحمن. (2012). مشروعات البنية التحتية. مجلة المال والاقتصاد، السودان، العدد (70).

محمد، على داغر محمود محمد. (2010). الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره في النمو الاقتصادي في ليبيا: منهج السببية. مجلة بحوث اقتصادية عربية: مصر.

وكالة الانباء الجزائرية. (13 ديسمبر، 2017). الميناء التجاري للوسط بشرشال: توقع توفير 200 ألف منصب عمل. الجزائر، الجزائر.

### الندوات

لتنمية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة. (2013). الشراكات بين القطاعين العام والخاص من أجل تعزيز مشاركة المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم في السلاسل العالمية للقيمة. أمانة الأونكتاد، جنيف.

## BIBLIOGRAPHIE

Article de Journal

2020P147, M. P.-b.-c. (2020). Macro Poverty Outlook Country-by-country Analysis and Projections for the Developing World Middle East and North Africa. *ANNUAL METING*. Washington , USA: 0 International Bank for Reconstruction and Development.

- Cui C, L. Y. (2018). Review of studies on the public–private partnerships (PPP) for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 36(5).
- ang. (2015). Evolution of public–private partnership models in American toll road development: Learning based on public institutions' risk management,. *International Journal of Project Management*, Volume 33, Issue 3, .
- Fourie. J. (2006). Economic infrastructure: a review of definitions, theory and empirics. *South African Journal of Economics*. 74(3), .
- Group World Bank. (2015). World Bank Group Support to Public-Private Partnerships. *Lessons from Experience in Client Countries, FY02-12*.
- Group World Bank. (2019). usa: IBRD.IDA.
- IMF. (2018). *ALGERIA* . Washington : IMF Washington, D.C.
- Liang Ma et all. (2019). A Holistic Review of Public-Private Partnership Literature Published between 2008 and 2018. *Advances in Civil Engineering*.
- Llanto G M, N. A. (2016). Infrastructure financing, public-private partnerships and development in the Asia-Pacific region. *Asia-Pacific Development Journal*, 22(2).
- Teresa Ter-Minassian. (2004). Public-Private Partnerships,. *INTERNATIONAL MONETARY FUND*,. INTERNATIONAL MONETARY FUND,,: Teresa Ter-Minassian, INTERNATIONAL MONETARY FUND, Public-Private Partnerships, Prepared by the Fiscal Affairs Department (In consultation with other departments, the World Bank, and the Inter-American Development Bank) ,2004.
- site web**
- worldbank. (2020, 12 10).  
<https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/algeria>.
- worldbank. (2020, 12 10).  
<https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/rankings>.