

تاريخ القبول: 2019/05/25

تاريخ الإرسال: 2019/05/12

## نجاح وفشل المشروعات الاستثمارية بين التناغم والتنافر Success and failure of Investment Projects between Harmony and Dissonance.

د.دغمان زوبير

zoff\_golf41@hotmail.com

جامعة محمد الشريف مساعدية - سوق أهراس-

د.شباح محمد

mohammedchebbah9@gmail.com

جامعة مرسلي عبد الله تيبازة

مَلِكُ الْجَلِيلِ

لا شك أن من أهم المصاعب التي تواجهها المشروعات الاستثمارية هي مرحلة تحديد سعر أو قيمة مدخلات و مخرجات المشروع الاستثماري المزمع القيام به فهذا التحديد يعتبر من أكبر المشكلات التي تواجه المشروعات الاستثمارية خصوصا عند إجراء دراسة تحليل الربحية على مستوى الاقتصاد الوطني ، لاختيار الأساس الذي سيتبع في التسعير سوف يلعب دورا كبيرا في نتائج التقييم التي نحصل عليها و لذلك نجد أن مشكلة التسعير من أكثر المشاكل إثارة للجدل في تقييم المشروعات على المستوى المنهجي و كذلك على المستوى التطبيقي وتتسم بوجود تباين كبير في وجهات النظر و بالتالي فان هناك تحسن في استخدام الموارد ينعكس سلبا أو إيجابا على المنافع و التكاليف الاجتماعية.

**الكلمات المفتاحية:** المشروعات الاستثمارية، الاقتصاد الوطني، المنافع والتكاليف، التنمية المستدامة.

### Abstract :

There is no suspicion that one of the most important difficulties faced by investment projects is the step of determining the price or value of inputs and outputs of the

investment project to be carried out. This identification is one of the biggest problems facing investment projects, especially when conducting a study of profitability analysis at the level of the national economy to choose the basis to be followed in pricing will play a large role in the results of the evaluation we get. Consequently, we discover that the problem of pricing is one of the most controversial problems in the evaluation of projects at the methodological level as well as at the applied level and there is a huge divergence of views and as a result there is a sense. The use of resources is reflected negatively or positively on social benefits and costs.

**Key words:** Investment Projects - National Economy – Benefits and Costs - Sustainable Development.



#### مقدمة:

أصبح تحقيق التنمية المحلية ومعدلات نمو مرتفعة لاجل غير مسمى من الاهداف المنشودة محليا فجميع الدوائر و البلديات من الوطن اصبحت تسعى لتحقيق تنمية محلية شاملة تشمل جميع النواحي (الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية، السياسية، الفنية ) حيث نكون امام طرح الاشكالية التالية : ما هي اهم المعوقات و الصعوبات التي توجهها المشروعات الاستثمارية في الجزائر عند عملية التقييم ؟و بغرض تحقيق الهدف و المغزى من المقال وبشكل أكثر تحديد نحاول الإجابة على التساؤلات التالية :

1- ما هو مفهوم أسعار الظل ( الأسعار الاقتصادية ) واهم معوقات أسعار السوق للمشروعات الاستثمارية ؟

2- ما هي اهم المصاعب و العوائق لعملية التقييم الاقتصادي لفترة انجاز المشروعات الاستثمارية ؟

فنكون إجابتنا الأولية من خلال مراعاة ثلاثة محاور رئيسية مقترحة وهي التي سيتم تناولها بشكل جوهري في هذا المقال وتحليلها ضمن أبعاد مختلفة توضح العلاقة بين الاقتصاد الوطني و النمو والتنمية المستدامة دون الإخلال و هذا من

أجل تحقق الترقية الاستثمارية و العدالة والمساواة في التنمية المحلية بالوطن فكل واحدة منها في محور مستقل حيث يتناول البعد الأول المحور الأول المتمثل في الأسعار التي يجب أن تطبق في تقييم جدوى المشروعات الاستثمارية من المنظور الوطني و هي التي تسمى بأسعار الظل أو الأسعار المحاسبية ذلك لعدم تطابق الأسعار التجارية مع أسعار الظل حيث تشكل اهم المعوقات التي تواجه المشروعات الاستثمارية و التي تدعو الحاجة الى تجاوز تلك العقبات و الصعوبات إذا أريد ضمان تحقيق الأهداف الاقتصادية و الاجتماعية للتنمية المحلية حيث يتناول البعد الثاني المحور الثاني المتمثل في كيفية التعرف على طريقة الوصول إلى أسعار ظل تخص عناصر الإنتاج حيث يكمن في تقييم فترة انجاز المشروعات و هي التي تعرف " بالوقت الميت " أو " الإنتاج الضائع " من تكبير و تأخير في الانجاز لما يكتسبه هذا الجانب من أهمية في المشروعات الاستثمارية في الجزائر اما المحور الثالث فيتناول امثلة عن مشاريع الاستثمار التي تشهد تأخر في الإنجاز فكان فيها وصف و تحديد موقع المشروع لشطر الأخير من الطريق السيار لولاية الطارف و الهدف من إقامة المشروع قيد الدراسة و مبرراته التي تجعل الاهتمام الكبير من طرف الجماعات المحلية في تكملة المشروعات الاستثمارية خصيصا ذات الطابع الاجتماعي .

### أولا : أهم أسعار التقييم الاقتصادي للمشروعات الاستثمارية

ان اختلاف الأسعار التي سوف يكون على أساسها الحساب كافي لجعل النتائج مختلفة مما يسبب العديد من المشاكل و الصعوبات حيث نستطيع سرد ما يلي :

#### 1- مفهوم أسعار الظل ( الأسعار الاقتصادية )

افترضنا أن أسعار السوق ملائمة للتقييم ، فبالنسبة للمدخلات من عناصر الإنتاج و غيرها افترضنا تساوي سعر العنصر الذي دخل مع قيمة إنتاجه الحدي لكن عند التقييم الملائم لدراسة جدوى العناصر لدراسة الجدوى الاقتصادية فمن الضروري البحث عن أسعار تعكس القيمة الاجتماعية للمنتجات و المدخلات التي تحل محل أسعار السوق حيث يعرف سعر الظل أو السعر الاقتصادي لسلمة " ما بأنه

السعر الذي يعكس التكلفة الحقيقية التي يتحملها أفراد المجتمع نتيجة لإنتاجهم وحدة إضافية من هذه السلعة و المنفعة الحقيقية التي يكتسبها أفراد المجتمع لاستهلاك وحدة إضافية<sup>1</sup> أو يتحدد على أساسهما سعر الظل كما يلي :

$$\text{التكلفة الحدية الحقيقية} = \text{المنفعة الحدية الحقيقية}$$

تعتبر أسعار الظل (الأسعار المحاسبية) هي البديل الذي يؤخذ كمؤشر للأسعار الاقتصادية مقومة بوحدات نقدية ، و يعتبر سعر السوق سعرا اقتصاديا إذا استوفى الشروط التالية:<sup>2</sup>

- وجود عدد كبير من المستهلكين و المنتجين في السوق
- عدم وجود تدخل في السوق الحرة
- تجانس وحدات السلعة لضمان وجود سعر واحد لها
- عدم وجود أي منافع أو تكاليف خارجية يحصل البعض من السلعة خارج نطاق السوق دون أن يدفع مقابلا لها .

وإن أسباب انحراف الأسعار الاقتصادية عن الأسعار السوقية تعود إلى ما يلي :

- التدخل الحكومي
  - فرض ضرائب غير مباشرة أو منح إعانات سعرية
  - فرض حد أقصى أو أدنى للسعر
  - فرض رسم جمركي أو حصة جمركية على الواردات
- تتشابه طريقة التقييم الاقتصادي للمشروعات مع طريقة التقييم المالي في كيفية حساب صافي القيمة الحالية أو نسبة المنافع إلى التكاليف و معدل العائد الداخلي ، إلا أن التقييم الاقتصادي يقيس الربحية الاقتصادية للمشروعات و ليس الربحية المالية ، فالأول يقيس اقتصاديات المشروع من وجهة نظر المجتمع بينما الثاني فمن وجهة نظر الأفراد كأفراد فعند التقييم الاقتصادي فالمدخلات ( التدفقات الداخلة) و المخرجات ( التدفقات الخارجة ) لا تقدر فيها على أساس أسعار السوق بل تقدر

على أساس أسعار الظل و التي تعكس القيم الحقيقية أو الاقتصادية أو الاجتماعية ، فهي تعكس الندرة النسبية للموارد الاقتصادية ذلك ان أسعار الظل من الممكن أن تكون لكل المدخلات و المخرجات سواء دخلت السوق أو لم تدخل لذلك فان المحللين يلجأون إلى أسعار الظل تصحيحا لأسعار السوق سواء إن وجد سعر السوق أم لم يوجد .

## 2- معوقات أسعار السوق للمشروعات الاستثمارية :

من النادر جدا أن تتحقق المساواة بين أسعار السوق و أسعار الظل حتى و لو شملت السوق المنافسة الكاملة ، فالقطاع العام هو القطاع الوحيد الذي من الممكن أن تتحقق فيه شبه المنافسة الكاملة<sup>3</sup> لان التدخل الحكومي لتثبيت الأسعار معتاد ، بينما الصناعات التحويلية و الاستخراجية تسودهما سوق احتكار القلة و مع ذلك تبقى أسعار السوق في كثير من الأحيان وسيلة للتقييم الاجتماعي للمشروعات ، فإذا استثنينا أي توجيه لاختيار المستهلك فان أسعار الاستهلاك تبقى تبرز الرغبة الحدية للمستهلكين على الدفع مقابل الحصول على السلعة عند مستوى معين من الإنتاج و من الطبيعي أن الأسعار السائدة ستتغير إذا عرفت وضعا مثاليا في توزيع الموارد ، و إذا كان تقييم المشروع ضمن خطة لتحقيق الوضع الأمثل للسوق يصبح من الحتمي إجراء تعديل لتفادي العوائق أما إذا كان القصد دون تحقيق الوضع الأمثل للسوق فان الأسعار السائدة تبقى وسيلة لتقييم الناتج النهائي الإضافي حيث ما ذكر سابقا لا يمنع أن تكون الأسعار النسبية تعكس التكاليف الحدية النسبية فان هناك قوى أخرى مؤثرة تؤدي إلى تقريب الأسعار النسبية لأسعار المنافسة الكاملة كان تسعى المشروعات إلى رفع رقم أعمالها بشرط تحقيق معدل عائد معين على رأس المال ، و على أي حال فان التوافق بين التكلفة الحدية لعناصر الإنتاج و إيراداتها لا يتحقق دائما ، فقد يكون الدفاع عن استعمال أسعار السوق ليس دوما لكونها ملائمة و إنما لصعوبة تكاليف الحل البديل ، فإذا ما وجدنا مشروعات مستمرة في الإنتاج في ظل وفورات الحجم مع عدم تلقي إعانات حكومية معناه أن السعر يفوق التكلفة الحدية<sup>4</sup> في حين هناك مشروعات أخرى تحقق أرباحا احتكارية في ظل

الحماية الجمركية فإذا سهل الحصول على متوسط التكاليف من الكشوف و السجلات المحاسبية للمؤسسات ، فالتكاليف الحدية تتطلب دراسة دوال الإنتاج لكل مؤسسة فقد نصادف أسعار السلع للمدخلات من السلع الوسيطة في شركة أعلى من تكلفتها الحدية فإذا استعملنا أسعار السوق للمدخلات في تقييم المشروع ، فتقدير تكلفة الفرصة البديلة للموارد المستعملة في إنتاج المدخلات يكون مبالغاً فيها ، و الفائض المتحقق لأصحاب الشركة فوق تكلفة الفرصة البديلة لا يعتبر فائضاً إلا إذا أعطينا المنافع وزناً مساوياً للصفر ، و هنا نعتبر الفائض تكلفة اجتماعية .

### ثانياً: مصاعب التقييم الاقتصادي لفترة انجاز المشروعات الاستثمارية

تعتبر مرحلة انجاز المشروع حاسمة ، فكثيراً ما تطول هذه المرحلة لظروف لم تكن الجهات المكلفة بالمشروع تتوقعها ، فتبقى الموارد المستثمرة في شكل أصول جامدة غير مكتملة طيلة فترة الانجاز، و كلما طالت هذه الفترة كلما زاد مقدار الإيرادات المضحى بها بسبب تخصيص الموارد المستثمرة في هذا المشروع المعطل دون غيره من المشروعات و عليه فان فترة الانجاز بكل توقعاتها و مخاطرها يجب أن تدخل كمعيار محدد لقبول أو رفض المشروع ، فإذا كانت هناك مشروعات لها نفس صافي القيمة الحالية وتكلفة الانجاز لكن فترة الانجاز لأحدهما تقل عن الآخر، فالذي له اقصر فترة انجاز هو الذي يحظى بالأولوية عند المفاضلة .ومن جهة أخرى ، فعندما تزيد فترة الانجاز عن المدة المتوقعة ، فالمؤسسة المكلفة بالانجاز تتحمل نفقات إضافية و المشروع أيضاً ، النفقات التي يتحملها المشروع تتمثل في الإيرادات المضحى بها بسبب تأخر هذه الإيرادات و تساوي الوفر الذي كان من الممكن أن يحققه المشروع أو انه حقق فترة تبكير و سنتناول فيما يلي أهم العناصر في التقييم الاقتصادي لمدة انجاز المشروع .

### 1- قياس الوفر عند التبكير في الانجاز للمشروعات الاستثمارية

يقصد التبكير في انجاز المشروع الانتهاء من انجازه قبل الموعد المتوقع له مع الاحتفاظ بالموصفات الموضوعة له سلفاً<sup>5</sup> و الغرض من قياس الوفر هو لتحفيز المؤسسات القائمة على الانجاز، مع إمكانية منح الحوافز دون أن تؤثر قيمة هذه

الحوافز على مستوى التكلفة الكلية للمشروع و لقياس الوفرة الاقتصادي من تكبير الانجاز نفترض أن معدل دليل الربحية المتوقعة I.P للمشروع هي  $r$  وهو الربح المنتظر من استثمار دينار واحد خلال سنة عادية .

وأن : المدة المتوقعة لانجاز المشروع هي :  $T_1$

المدة الفعلية المستغرقة لانجاز المشروع هي :  $T_2$

حيث  $T_1$  اكبر من  $T_2$  و  $(T_1 - T_2)$  تمثل فترة التكبير في انجاز المشروع وأن التكلفة الكلية لانجاز المشروع هي  $C$  و نميز هنا بين وضعيتين ، وضعية التكبير القصيرة نسبيا وهي اقل من سنة وضعية التكبير الطويلة نسبيا والتي تزيد المدة فيها عن سنة .

أ - قياس الوفرة عندما تقصر الفترة :

إذا رمزنا بالتكبير الاقتصادي بالرمز  $B$  فان مقدار الوفرة الاقتصادي يكتب بالعلاقة التالية :<sup>6</sup>

ويتمثل في مقدار الإيراد المباشر الذي حققته المؤسسة بانجاز المشروع نتيجة الإسراع في الانجاز مع الاحتفاظ بنفس المواصفات المطلوبة .

فإذا افترضنا أن تكلفة انجاز مقطع طريق سريع معين 20 مليون دولار استندت عملية انجاز المشروع إلى مؤسسة انجاز الطرقات السريعة لإتمامه في عشرين شهرا ، فإذا تبين أن شطر ومقطع الطريق السريع من الممكن انجازه كلية وتسليمه لغرض بداية نشاط استغلاله في 16 شهر فقط وبافتراض ربحية المشروع الاجتماعية تمثل 22.5% فان مقدار الوفرة الاقتصادي  $B$  تساوي 1.5 مليون دولار .

$$B = \frac{20-16}{12} 20 * 22.5\% = 1.5$$

فالمقدار 1.5 مليون دولار يمثل الوفرة الاقتصادي وهو المبلغ الذي يمكن استخدامه لتحفيز السرعة في الانجاز، فإذا أرادت الهيئة الوصية عن انجاز المشروعات (الوكالة الوطنية للطرق السريعة ) أن تحفز سرعة الانجاز فلا ينبغي أن يتجاوز العرض الممنوح هذا المقدار .

## ب - قياس الوفر عندما تطول المدة :

تكون مدة التكبير طويلة إذا تجاوزت السنة ، و كلما طالت مدة التكبير كلما اتسع الوفر ليشمل جوانب أخرى ونكتفي هنا بذكر عنصرين :

- الإيراد المباشر الذي يحققه المشروع خلال مدة التكبير .  
- الإيراد غير المباشر الذي من الممكن تحقيقه من إعادة استثمار هذا الإيراد المباشر خلال مدة التكبير

إن التكبير بانجاز شطر أو مقطع طريق سريع فالإيرادات المباشرة تتمثل فيما تحصل عليه المؤسسات التي تقوم باستغلال الطرقات باعتبار أن التكلفة الثابتة سوف تتوزع لتشمل فترة التكبير ، أما الإيراد غير المباشر وهو الإيراد الناتج عن إعادة الإيرادات المباشرة خلال فترة التكبير .

فإذا افترضنا أن مدة التكبير سنتين :

الإيراد المباشر من التكبير = إيراد السنة الأولى + إيراد السنة الثانية  $(rc + rc)$

الإيراد غير المباشر = الإيراد الناتج عن إعادة استثمار إيراد السنة الأولى لمدة سنة  $irc$  حيث  $i$  يمثل معدل ربحية المشروع إذا استثمر في المشروع نفسه و يمثل معدل الفائدة إذا استثمر في بنك معين و يمثل معدل الخصم الاجتماعي إذا استثمر في أي مشروع دون تحديد .وعليه فان مجموع الوفر الاقتصادي من التكبير :

$$B = rc + rc + irc = rc(2+i)$$

أما إذا كانت مدة التكبير ثلاث سنوات فان :

$$3rc = \text{الإيراد المباشر}$$

الإيراد غير المباشر = الإيراد عن إعادة استثمار السنة الأولى لمدة سنتين  $(2rc)$   
 $(irc + i)$  + الإيراد من إعادة



استثمار إيراد السنة الثانية لمدة سنة (irc) وعليه فان الوفرة الاقتصادي من التكبير لمدة ثلاث سنوات :

$$B = 3rc + 2irc + i2rc = rc(3i0+2i+i2)$$

فإذا تم انجاز المشروع في مدة n سنة تستخدم الصيغة التالية لحساب الوفرة

$$B = rc + [n + (n-1)i + (n-1)i^2 + \dots + r^{(n-1)}]$$

الاقتصادي

## 2- قياس الخسارة عند تأخر الانجاز للمشروع الاستثماري

يقصد بالتأخر في انجاز المشروع ، الانتهاء من إنشائه في فترة أطول من الفترة المتوقعة والهدف من محاولة تقييم الخسارة الاقتصادية التي تتجر عن التأخر في انجاز المشروع ، في كونها من الممكن أن تؤخذ كقاعدة لتحديد التعويض<sup>7</sup> الذي ينبغي أن تدفعه المؤسسة القائمة نتيجة لتأخرها في التسليم و هنا أيضا نميز بين قصر مدة التأخر عن طول مدة التأخر .

### أ - قياس خسارة التأخر من المدة القصيرة :

في هذه الوضعية تمثل خسارة التأخر في الإيراد المباشر الذي يخسره المشروع بسبب تأخر البدء في التشغيل عن الموعد المتوقع بمدة اقل من سنة ، فإذا افترضنا مايلي :

$T_1$ : المدة المتوقعة لانجاز المشروع هي

$T_2$ : المدة الفعلية المستغرقة لانجاز المشروع هي

حيث  $T_2$  اكبر من  $T_1$  و إن  $(T_2 - T_1)$  تمثل مدة التأخير في انجاز المشروع .  
فإذا رمزنا للخسارة الاقتصادية بـ  $P$  فان مقدار الخسارة بالعلاقة التالية :

$$P = rc(T_2 - T_1)$$

## ب - قياس خسارة التأخر في المدة الطويلة :

إذا تجاوزت مدة تأخر إتمام أو انطلاق انجاز المشروع السنة ، فإن الخسارة

الناجمة عن التأخر خلال هذه المدة تنفرع إلى جزئين :

الأولى : هي الخسارة المباشرة و تتمثل في الإيراد المباشر الذي يفقده المشروع بسبب التأخر خلال هذه المدة .

الثاني : هي الخسارة غير المباشرة و تتمثل في الإيرادات التي كان من الممكن أن يحصل عليها المشروع من إعادة استثمار الإيراد المباشر خلال نفس المدة .

فإننا نتحصل على نفس الصيغة السابقة المستعملة في وضعية التبيكير في الانجاز وعليه فإن صيغة التأخر لمدة طويلة في الانجاز تكتب كما يلي :

$$P = ic + [n + (n-1)i + (n-1)i^2 + \dots + r^{(n-1)}]$$

## 3- قياس الخسارة من تجميد الاستثمارات

هناك طريقة أخرى لقياس تأخر الانجاز فكون المشروعات مبرمجة ضمن خطة واحدة فإن تفضيل مشروع معناه التضحية بمشروع آخر و إن حجز الأموال المستثمرة المخصصة لانجاز هذا المشروع يعني أن هذا الاستثمار كان من الممكن استخدامه في مشروع آخر و مدة التجميد التي حدثت قد تكون كافية لان تسترجع الأموال المستثمرة في المشروع الآخر فكون المشاريع الاستثمارية الاجتماعية من المشروعات التي تستغرق فترة طويلة في الانجاز و إن مدة الانجاز و ما ينجر عنها من تخصيص للموارد قد تكون كافية لانجاز مشروعات أخرى لها طابعا اقتصادي واجتماعي وتجاري وتكون مدة التأخر كافية لها لتغطية تكلفة الاستثمار المخصص لها و بها يكون المخطط قد ربح مشروعا إضافيا . فإذا افترضنا إن تمويل المشروع الاستثماري يتم في شكل أقساط سنوية صافية لمدة  $n$  فان سنوات الانجاز

( $1,2,3,\dots,n$ ) ستقابلها أقساط سنوية ( $c_1, c_2, c_3, \dots, c_n$ ) فلو أن الاستثمار توقف في السنة الأولى فان تجميد الاستثمار يكون لمدة  $n$  سنوات ، أما إذا توقف في السنة فان التجميد تصبح مدته  $n-1$  وهكذا.... و عليه فان الإيراد المضحي به

**Rs** يتمثل في تجميد الأقساط السنوية للسنوات المتبقية على نهاية الانجاز و يكتب التجميد بالصيغة<sup>8</sup>.

$$\begin{aligned} \text{n''} \\ \text{t} = 1 \\ \text{I}^{\text{t}} \text{R}_1 = \text{i} \text{c}_1 + \text{i}^2 \text{c}_2 + \text{i}^3 \text{c}_3 + \dots + \text{i}^{\text{n}} \text{c}_n = \text{c}_1 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{n} \text{ 1} \\ \text{t} = 1 \\ \text{I}^{\text{t}} \text{R}_2 = \text{i} \text{c}_2 + \text{i}^2 \text{c}_2 + \text{i}^3 \text{c}_3 + \dots + \text{i}^{\text{n}-1} \text{c}_n = \text{c}_2 \end{aligned}$$

حيث أن الخسارة الاقتصادية الكلية الناتجة عن تجميد الأموال المستثمرة خلال عملية الانجاز لمدة **n** تصبح تساوي:

$$\text{R}_s = \dots + \text{R}_2 + \dots + \text{R}_n \quad \text{I}^{\text{t}} \text{R}_t = \text{R}_1$$

أ - تأثير طريقة توزيع الأقساط السنوية على خسارة التجميد :

إن طريقة توزيع الأقساط السنوية خلال مدة الانجاز تؤثر على مقدار الخسارة الاقتصادية الناتجة عن تجميد الأموال المستثمرة خلال فترة الانجاز ، فبإتباع طريقة الاستحداث للقيم المستقبلية تجعل من تركيز النسبة الأخيرة الأكبر من الأموال المستثمرة ( تزايد قيمة الأقساط السنوية ) في السنوات الأخيرة من فترة الانجاز تقلل من الخسارة الاقتصادية لتجميد الموارد مقارنة بحالة تركيز النسبة الأكبر من الأموال المستثمرة في السنوات الأولى من فترة الانجاز .

ب - تقدير المدة الوسيطة المرجحة لتجميد الأموال :

تشكل الفترات التي تبقى فيها الأموال مجمدة تعقيدات في الحساب ، و من الضروري إيجاد صيغة موحدة لتشمل كل الأقساط السنوية . وفي هذه الوضعية تقوم بجمع فترات تجميد الأموال المرجحة بنسبة القسط من الأموال و المتوقع إنفاقها طيلة سنوات الانجاز .

فإذا كان لدينا مشروع مدة انجازه ثلاث سنوات :

فالأموال التي لا تنفق في السنة الأولى سوف تجمد لمدة ثلاث سنوات الأموال التي لا تنفق في السنة الثانية سوف تجمد لمدة سنتين الأموال التي لا تنفق في السنة

الثالثة سوف تجمد لمدة سنة واحدة وعليه فان المتوسط المرجح لفترة تجميد الأموال يكتب فرضا  $N$  و يكتب بالصيغة التالية :<sup>9</sup>

$$N^- = \frac{c_1}{c} + (n-1) \frac{c_2}{c} + (n-2) \frac{c_3}{c}$$

حيث :

$$C = c_1 + c_2 + c_3$$

ج - تقدير القيمة الحالية للأموال المنفقة :

إن طالت مدة انجاز المشروع لزم الأمر تحديد القيمة الحالية للأموال المنفقة على انجاز المشروع ، لقد رأينا في الفصل السابق ، لإيجاد القيمة الحالية استخدمنا معدل خصم من القيمة التجارية لتكلفة الأموال بينما في هذه الحالة نستخدم سعر الظل لمعدل الخصم والذي يمثل سعر الخصم الاجتماعي و إن القيمة الحالية تتأثر بعاملين :

- معدل الخصم لخصم نفقات الاستثمار .

- اتجاه تركيز الإنفاق عبر سنوات مدة الانجاز فكلما تركزت الإنفاقات في السنوات الأخيرة كلما قلت القيمة الحالية والعكس صحيح .

ثالثا : مشاريع الاستثمار تشهد تأخر في الإنجاز

1- وصف وتحديد موقع المشروع لشطر الاخيرمن الطريق السيار لولاية الطارف :<sup>10</sup>

- يبدأ هذا الطريق السيارمن حدود ولاية عنابة ويتجه شرقا إلى الحدود الجزائرية التونسية مرورا بولاية الطارف على مسافة 87.6 /كلم ، حيث شركة كوجال اليابانية **cojaal** المتواجدة خارج بلدية سيدي قاسي لولاية الطارف هي المشرفة على انجازهذا الشطرالاخير المتبقي من المشروع الكامل .

- يمر الطريق على منطقة ذات تضاريس سهلة ومنتسعة وذلك لمسافة 10كم و تبدأ هذه المنطقة من منطقة الذرعان التابعة لولاية عنابة إلى منطقة تسمى الشيحاني ثم

يمر في الكيلومتر رقم 09 على وادي سيبوس مما يتطلب إلى انجاز جسر عملاق طوله 350 متر.

- يمر المقطع الثاني بين الكيلومتر (10) وحتى الكيلومتر (54) بمناطق ذات تضاريس صعبة (صخور) مما يتطلب منا استعمال كميات كبيرة من المتفجرات .

- يمر المقطع الثالث على مناطق منخفضة (فيضية) وذلك من النقطة الكيلومترية 54 إلى 70 حيث يتطلب الأمر عملية انجاز هذا المقطع بالصخور و ذلك لمرور الماء بين هذه الأخيرة .

- يمر المقطع الرابع على منطقة محمية طبيعية من الكيلومتر 70 إلى 87.6 مما يتطلب علينا انجاز منشآت بيئية (لمنطقة القالة )

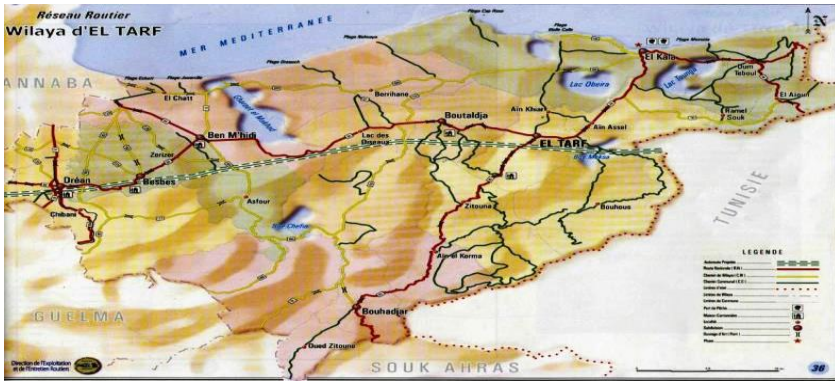
-تقدر أحجام الحركة على الطريق الحالي الوطني رقم 44 واغلبها بغرض السياحة بحوالي 2500 مركبة في اليوم (350 مركبة في ساعة الذروة ) .

- يبدأ الطريق السيار شرق - غرب لولاية الطارف على مسافة 87.6 كلم من الحدود مع ولاية عنابة ، ويمر عبر 10 بلديات من الكارف للوصول إلى الحدود الجزائرية التونسية ، في المكان المسمى خنقة عون التابعة لبلدية عين العسل

- الطريق المجمع انجازه يتكون من رواقين وكل رواق ، يتكون من ثلاثة حارات بعرض 11.4 م أي (3.80 م لكل حارة ) ثم طبان مرصوف ، بعرض 2.00 م و سيستخدم الطريق السيار من قبل مركبات النقل الثقيل، وبأوزان محورية عالية وكذلك الحافلات لنقل المواطنين من ولاية الطارف إلى الولايات المجاورة، كولاية عنابة وقسنطينة وولاية سكيكدة وولاية سوق أهراس على طريق بلدية بوحجارعلى سبيل المثال وأيضا السيارات السياحية إلى الولايات المجاورة المذكورة آنفا وأيضا إلى تونس ويمكن تقدير حجمها بحوالي 10000 مركبة يوميا في الوقت الحالي ويتوقع زيادتها بمعدل يتراوح ما بين 2,5% و 1.3% في المستقبل الى غاية 2025<sup>11</sup>.

- مسار الطريق المقترح يمر في منطقة جبلية صخرية ، لمسافة 41 كلم من منطقة الذرعان ثم يمر في منطقة مستوية نسبيا لمسافة 26 كلم حتى منطقة المسماة بالباسباس ، و يمر ببعض المناطق الوعرة الفيضية ما يقارب مسافة 22 كلم مثل بحيرة

الطيور وغيرها ،فانطلاق أشغال هذه الحلقة الأخيرة من إنشاء الطريق السيار الخاص ، بتعزيز شبكة الطرق السيارة والذي يتمثل في ربط مدينتي عنابة والطارف إلى الحدود التونسية ، على مسافة طولها 87,6 كلم باعتباره امتدادا لمحور الطريق السيار سطيف - ميلة - قسنطينة - سكيكدة - عنابة - والذي سبق فتحه في وجه حركة المرور ليشكل عند نهايته محورا جوهريا كبيرا يربط شرق الجزائر بغيره . شكل رقم 1 : يوضح شطر الأخير من الطريق السيار شرق - غرب الممتد من الذرعان إلى الحدود التونسية الجزائرية



Source : [www.ouarsenis.com/ara/project\\_info/193.html](http://www.ouarsenis.com/ara/project_info/193.html)

2010 - 11 -23 22H13mn

- سوف يشكل هذا الشطرالأخير من الطريق السيار جزءاً من شبكة الطرق السيارة ،المؤدى عنها كما يعد محور، هذا الطريق السيار البالغ طوله 87,6 كلم محور رئيسي هام في هذا المجال يتم تنفيذه دفعة واحدة من طرف الشركة الأجنبية اليابانية (coojal) للطرق السريعة تحت إشراف الوكالة الوطنية للطرق السريعة وسوف يشكّل بناءه في أجل ثلاثة سنوات وأربعة أشهر، نوعا من التحدي يتطلب رفعه تقسيم المشروع إلى 20 ورشة ( حصة ) من الأشغال تخص الحفر الطمرمرتبطة بالمقطع الإجمالي من الطريق السيار و10 ورشات (حصص ) خاصة بالجسور الرئيسية الخاصة للمقطع الهام للطريق السيارياكملة وقد كانت كل ورشة (حصة)

موضوع عقد واحد محدد تم إسناده إلى مجمع ، ياباني بعد إجراء طلبات عروض مفتوحة ، وهو ما يمكن من إنجاز المشروع لكل المقاطع بشكل متزامن<sup>12</sup>.

- ويضم هذا المشروع 04 محولات ، يوجد 01 واحد منها في بلدية الذرعان كما يتقاطع مع العديد من الطرق، من بينها الطريق الوطني رقم 16 الرابط بين ولاية عنابة وولاية تبسة .

- أما بالنسبة للمحول الثاني 02 الذي يقع في بلدية بن مهدي ، يتقاطع مع الطريق الوطني رقم 44 الرابط بين الطارف و عنابة. في حين أن المحول الثالث 03 الموجود في بلدية الطارف الذي يتقاطع مع الطريق الوطني رقم 82 الرابط بين ولاية الطارف وولاية سوق أهراس مرورا ببلدية بوحجار أما المحول الرابع 04 الذي يقع في بلدية عين العسل فهذا الأخير يتقاطع مع الطريق الوطني رقم 44 الرابط بين مدينة القالة وولاية الطارف . كما يضم المشروع خط للسكة الحديدية الذي يربط بين (محور) مدينة عنابة - تبسة و خطوط أنابيب الغاز وقنوات للمياه و خطوط للألياف البصرية فيعبر المسار أيضا عدة وديان من أهمها وادي سيبوس - وادي بونموسة - واد بولطان - واد الكبير.

## 2 - الهدف من إقامة المشروع قيد الدراسة و ضرورة تكملته :

يتمد الشطر الأخير للطريق للسيار شرق- غرب من حدود ولاية عنابة و يتجه شرقا إلى الحدود الجزائرية التونسية مرورا بولاية الطارف للأغراض السياحية والتجارية، والخدمية حيث أن إنجاز الطريق للسيار شرق - غرب شطر ولاية الطارف باستثمار يقدر، مبلغه بما يناهز 60.4 مليار دينار، سيعمل على تحقيق جملة من الأهداف على جهتي مدينة عنابة وولاية الطارف ، لاسيما منطقة القالة وما يجاورها من بلديات على وجه الخصوص الحدود التونسية كما يندرج هذا المشروع الذي يخص ولاية الطارف في إطار التنمية الاجتماعية والتنمية في الجهة الشرقية التي تهتم القطاعات الكبرى للأنشطة الاجتماعية والاقتصادية، وفي المجال الطرقي ، تتم هيكلة العديد من المشاريع حول الطريق للسيار، الذي سيمكن إنجازها من إضفاء القيمة المضافة على إمكانات المناطق التي يعبرها، وخاصة في مجالات السياحة

والفلاحة والصناعة و التبادل التجاري على الحدود التونسية، حيث يهدف إلى تطوير القطاع السياحي والأنشطة الفلاحية ، بكل أنواعها كما يعمل على تدعيم التهيئة الصناعية في المنطقة ، مما يؤدي إلى الرفع من حجم الصادرات عبر المبادلات التجارية مع تونس مع اجتذاب الاستثمارات الخارجية

- 3- العمر الإنتاجي لمشروع شطرالطريق السيار قيد الدراسة و فترة انجازه:**<sup>13</sup>
- تم الشروع في أشغال إنشاء الطريق السيار شرق - غرب شطر ولاية الطارف ، البالغ طوله 87.6 كلم في بداية 2010 وتبلغ مدة أجل إنجاز أشغال الهندسة المدنية لهذا المشروع 40 شهرا، فقد تم الشروع في الأشغال في كافة المقاطع ويتوقع فتح كافة مقاطع الطريق السيار في وجه حركة المرور وأوائل سنة 2013 إلا انه شهد تأخير في عمليات الانجاز إلى سنة 2018 بل الى يومنا هذا حيث ان إنجاز الطريق السيار شرق - غرب شطر ولاية الطارف، سيكون له آثار إيجابية متعددة على جهتي مدينة عنابة وولاية الطارف لاسيما منطقة القالة وما يجاورها من بلديات على وجه الخصوص الحدود التونسية الجزائرية :
  - تطوير القطاع السياحي و الأنشطة الفلاحية بكل أنواعها .
  - دعم التهيئة الصناعية في المنطقة .
  - الرفع من حجم الصادرات عبر المبادلات التجارية مع تونس
  - اجتذاب الاستثمارات الخارجية .

يُمكن هذا الطريق السيار أيضاً من فك العزلة عن جهة تحظى بقدرات اقتصادية عالية فضلاً عن ربط قطبين سياحيين هامين بمدينة القالة الساحلية ، التي تزخر بشواطئها الجذابة، ومينائها التجاري وبلدية بوحجار التابعة لولاية الطارف ، التي تسخر بمياهها المعدنية الجبلية وحماماتها الساخنة المعالجة ، للعديد من الأمراض لاسيما تلك الغابات والمناظر الطبيعية الخلابة لبحيرة الطيور، وغيرها من المناطق المريحة وسوف يساهم المشروع بقسط كبير في تحسين مستوى السلامة الطرقية والتقليل من حوادث المرور و المشاكل العرضية مثل اختناقات مرورية وارتفاع معدلات حوادث الطرق وغيرها من مشاكل كتقليص المدة الزمنية للأسفار والخفض



من تكاليف التنقل فإن هذا الطريق السريع له دور سياسي في زيادة التواصل والاتصال بين الدول والمجتمعات، ففتح الحدود بين الجزائر وتونس، يعتمد بالأساس على توفر شبكة طرق سريعة ذات جودة عالية ومعايير دولية التي تمكن الحركة والتنقل فيما بينها، وإن كل دولة تسعى لأن تكون معبراً للدولة الأخرى تقيم معها علاقة سلام وحسن جوار، مما يزيد من الفعاليات الاقتصادية. فبفضل هذا الرابط الجديد عبر هذا الشطر من الطريق السيار شرق غرب الممتد على مسافة 87.6 كلم فإن المسافة الفاصلة بين مدينة عنابة والحدود التونسية والتي كانت تستلزم 1 ساعة وعشرون دقيقة لعبورها، سيتم تقليصها إلى النصف تقريباً .

### الخاتمة :

بعد الدراسة والبحث العلمي اعتماداً على الأسلوب التحليلي الوصفي والتجريبي و من خلال دراسة تجربة الجزائر في هذا المجال الاقتصاد للطريق السيار توصلنا إلى أهم النتائج والتي اعتبرناها هي الأبرز والأهم في هذا المقال و يمكن التوصل إلى العديد من النقاط الآتية :

- من الضروري تطبيق أسعار الظل على المدخلات من السلع التجارية فإذا كانت تكلفتها تزيد عن السعر المحلي مضافاً إليه تكلفة النقل إلى الخارج ينبغي هنا إدخال طريقة الأسعار النسبية بين المحلية والدولية لإيجاد سعر الظل يمكن إدخال سعر الظل للسلع التجارية في حساب سعر الظل للسلع غير التجارية عن طريق المماثلة أو تشابه الخصائص و المواصفات و هي السلع غير القابلة للتصدير عند حساب أسعار الظل لعناصر الإنتاج ، ففي عنصر العمل ندخل مفهوم تكلفة الفرصة البديلة لعنصر العمل وهو ما يفقده المجتمع بسبب تحول هذا العنصر للعمل في مشروع آخر واجر الظل العمل يمثل قيمة الإنتاج الاجتماعي الحدي بدون المشروع وبالتالي يختلف اجر الظل لعنصر العمل في المجتمعات المتطورة عنه في المجتمعات المتخلفة ومن قطاع إلى قطاع .

- أما سعر عنصر الأرض فيمثل ما يفقده المجتمع وهي تمثل تكلفة الإنتاج الاجتماعية بدون المشروع فبسبب صعوبة الحساب واختلاف التقييم من منطقة إلى

أخرى فإننا نستعين بإيجاز الأرض . أما لحساب سعر الظل لرأس المال فإننا نضطر لحساب معدل الخصم الاجتماعي وإدخال تفضيلات الأفراد بين الاستهلاك والادخار و أيضا عامل الزمن في التفضيل و لكون رأس المال المستثمر قد يكون قروضا أجنبية فإننا نضطر لإدخال سعر الصرف في البلد المقرض و في البلد المقترض . حيث يجب إدخال فترات انجاز المشروعات فكلما قصرت مدة الانجاز حقق الاقتصاد الوطني وفرا اقتصاديا عن التكبير و كلما طالت مدة الانجاز تحمل خسائر عن التأخير أما إذا توقف المشروع خلال فترة الانجاز فتكون الاستثمارات الرأسمالية جمدت و حرم الاقتصاد الوطني من إيرادات المشروع فهذه الاختلافات في المفاهيم تتعكس بصورة أو بأخرى على البنود المختلفة للمنافع والتكاليف وفي تقييم كل منها التجاري و الوطني فبعض أنواع المدفوعات التي تظهر ضمن بنود التكاليف عند إجراء التحليل المالي للمشروع لا تمثل عبئا مباشرا على موارد الاقتصاد الوطني بل تعتبر مجرد تحويل أو إعادة تخصيص للموارد المتاحة من قطاع إلى قطاع حيث تكون منفعة أو عائد استخدام تلك الموارد أعلى في القطاع الجديد من تلك في القطاع القديم ، و كل هذا تقاديا للمصاعب و المشاكل التي تواجه المشروعات الاستثمارية.

- إن تحقيق التنمية المحلية المستدامة يستدعي صياغة برامج و سياسات تنموية وفق الحاجات الأساسية و الأولويات المحلية مما يجعلها أكثر فعالية و استدامة فالتنمية المحلية تعتبر مدخل إلى التنمية الشاملة و المستدامة باعتبارها تهدف إلى تلبية حاجات و طموحات المواطنين بجهودهم الذاتية و بمساندة الحكومات حيث ان التنمية المحلية هي عملية تشاركية بين الجهود الحكومية و الجهود الشعبية و ذلك عبر أسلوب علمي يهدف إلى تطوير أفكار المجتمع و توعيته بحقوقه و واجباته قصد تحقيق مجموعة من الأهداف من بينها العدالة الاجتماعية و المشاركة الشعبية و تحقيق التكامل بين المناطق و القضاء على الفقر و الجهل و تحقيق النمو الاقتصادي فالتنمية على أي مستوى تتطلب إدارة كفؤة و فعالة تتحكم في العمليات الإدارية المختلفة من تخطيط و تنسيق و إشراف

و متابعة و رقابة و تقويم و تمتلك الحقائق و المعطيات التي تمكنها من حصر الحاجات الملحة و تحديد أولويات العمل الواجب القيام به هذه الإدارة تتمثل في الجماعات المحلية التي تشكل اللبنة الأولى و الخلية القاعدة في هرم الدولة خصوصا اذا اكتمل هذا الشرط الأخير قيد الإنجاز فإن تحقيق التنمية المستدامة بمختلف أبعادها أضحي غاية كل المجتمعات التي تصبو إلى تحسين مستويات معيشتها و ضمان استمرارها و إن تدخل الدولة لتحقيق ذلك يقتضي عملها الدائم لإشباع الحاجات العامة و تحقيق الرفاهية و خدمة المرفق العام غير أن المالية المحلية أثبتت أن الدولة لا يمكنها أن تكفل لوحدها التنمية المستدامة لذا ظهرت الدعوة إلى الإسهامات المحلية جنبا إلى جنب مع الدولة من خلال إشراك الجماعات المحلية في هذا المجال و باعتبار التنمية المحلية إحدى مظاهر البعد السوسولوجي في حركة التنمية الشاملة كان لابد من تدعيم اللامركزية و هو النظام المكرس في الدستور الجزائري باعتبار البلدية و الولاية جماعات إقليمية تتمتع بالخصية المعنوية و الاستقلال المالي .

#### الهوامش والمراجع المعتمدة

1. محمد حمدي السباخي، التقويم الاجتماعي للمشروعات، دار المريخ، الرياض، 1994، ص181
2. عبد القادر محمد عطية، دراسات الجدوى التجارية و الاقتصادية و الاجتماعية ، دار الجامعات المصرية ، 1994 ، ص127
3. محمد حمدي السباخي ، مرجع سابق ، ص182.
4. محمد حمدي السباخي ، مرجع سابق ، ص184
5. عبد القادر محمد عطية ، مرجع سابق ، ص189
6. معلومات وبيانات رسمية مقدمة من طرف إدارة مشروع شطر الطريق السيار شرق غرب لولاية الطارف
7. عبد القادر محمد عطية ، مرجع سابق ، ص189

8. عبد القادر محمد عطية ، مرجع سابق ، ص184 .
9. عبد القادر محمد عطية ، مرجع سابق ، ص189
10. معلومات و بيانات رسمية مقدمة من طرف ادارة مشروع شطر الطريق السيار شرق - غرب لولاية الطارف
11. معلومات و بيانات رسمية مقدمة من طرف ادارة مشروع شطر الطريق السيار
12. الوكالة الوطنية للطرق السريعة الوكالة الوطنية للطرق السريعة
- 13 .Rapport Final, Analyse économique et financière de l'autoroute Est - Ouest , Décembre 1997 ,p 15