



تقييم تنافسية الاقتصاد الجزائري وفق معيار جودة البنية التحتية
**Evaluation of the Algerian economy competitiveness
according to the infrastructure quality standard**

د. ضويفي حمزة¹، د. بوكريدي عبد القادر²

¹ جامعة تيسمسيلت (الجزائر)، douifi.hamza@cuniv-tissemsilt.dz

² جامعة تيسمسيلت (الجزائر)، boukredid.abdelkadir@cuniv-tissemsilt.dz

تاريخ الاستلام: 2020/12/14 تاريخ القبول: 2020/12/18 تاريخ النشر: 2020/12/31

ملخص:

يهدف هذا البحث إلى الوقوف على واقع جودة البنية التحتية على المستوى الوطني، وهذا من خلال تسليط الضوء على المصادر التقليدية والحديثة لتمويل البنية وموقع الجزائر بالنسبة للدول العربية في المؤشرات الفرعية لجودة البنية التحتية.

وقد خلصت الدراسة إلى أنه بالرغم من حجم الأموال الكبيرة التي تم إنفاقها في هذا المجال تبقى تنافسية الاقتصاد الجزائري وفق مؤشر البنية التحتية ضعيفة، خاصة فيما يتعلق بكفاءة البنية التحتية للنقل و كثافة شبكة السكك الحديدية، وهذا ما يفسر ترتيب الجزائر في تقارير التنافسية العالمية الصادرة عن المنتدى الاقتصادي العالمي في السنوات الأخيرة.

كلمات مفتاحية: البنية التحتية ؛ الشراكة بين القطاعين العام والخاص، الاستثمار.

تصنيفات JEL : L97، L92، H54

Abstract:

This study aims to clarify the reality and the fact of the infrastructure quality in Algeria, by shedding the light on the traditional and modern sources of infrastructure financing, and the position of Algeria in the secondary infrastructure scales of Arab countries. The study reached a major result that shows although the

important financing on the infrastructures, the competitiveness of the Algerian economy rests weak especially about the efficiency of the transportation infrastructure and the railways; therefore, the ranking of Algeria in the last years is late according to the international competitiveness reports issued by the world economic forum.

Keywords : infrastructure, Partnership between the public and private sectors, Investment.

JEL Classification Codes: H54, L92, L97

المؤلف المرسل: ضويفي حمزة ، الإيميل: hamzadhouifi@gmail.com

1. مقدمة:

تعتبر البنية التحتية من المتطلبات الأساسية لتحقيق النمو والازدهار الاقتصادي والاجتماعي للدول في جميع أنحاء العالم، حيث لا يمكن لأي بلد من بلدان العالم الاستغناء عن هذه المرافق التي تعتبر من ضروريات الاقتصاد وتطوره، ومن المستلزمات الأساسية المجتمعات لكي تنمو وتزدهر؛ فالارتباط بين التنمية الاقتصادية والبنى التحتية أثبتته العديد من الشواهد الواقعية والدراسات العلمية والقياسية وما تجدر الإشارة إليه أن هناك العديد من المسميات لهذا المصطلح كالمرافق العامة البنية القاعدية إلا أنها كلها يقصد بها مجمل المرافق العامة الضرورية والخدمات الأساسية التي تتطلبها المجتمعات من جهة وعمليات الإنتاج الاقتصادي من جهة أخرى وتضم وسائل المواصلات والطرق والمطارات والسكك الحديدية، وإمدادات المياه، والصرف الصحي، وتوفير الكهرباء والاتصالات.... الخ

في هذا السياق أدركت العديد من البلدان أهمية البنى التحتية في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وقامت بضخ استثمارات كبيرة لتطويرها وفقا لأرقى معايير الجودة المتعارف عليها عالمياً، من أجل تلبية تطلعاتها المستقبلية وكسب مراكز تنافسية في الاقتصاديات العالمية، لذا أصبح الاستثمار في مجال البنى التحتية هدفا تسعى إلى تحقيقه جميع الدول المتقدمة والنامية.

وتعتبر الجودة في التخطيط، التصميم، والإنجاز للبنى التحتية من العوامل الأساسية لزيادة عمرها الافتراضي، وأكثر من هذا أصبحت جودة البنية التحتية من المؤشرات الرئيسية لتصنيف الدول في تقارير التنافسية العالمية وعاملا مؤثر في إستقطاب الاستثمارات المباشر وغير المباشر.

الإشكالية

في ظل التطورات الحديثة والتقلبات التي تسود عالم الأعمال اليوم وفي ظل ضآلة نصيب الدول من تدفقات الاستثمارات الأجنبية خلال السنوات الأخيرة أصبح مؤشر مدى كفاءة وجودة البنية التحتية من المؤشرات الرئيسية لتصنيف تنافسية الاقتصاديات والبلدان للجاذبية الاستثمارية خاصة في ظل إشتداد المنافسة بين البلدان، حيث أصبح المستثمرون يبحثون عن أية عوامل أو حوافز إضافية لاتخاذهم قراراتهم الاستثمارية؛ من هنا يثار التساؤل الجوهرى.

ما موقع الاقتصاد الجزائري وفق معيار تنافسية جودة البنية التحتية؟

أهمية البحث

تكمل أهمية البحث في أن جاذبية جودة البنى التحتية للاستثمارات الأجنبية المباشر وتعزيز الثقة لدى المستثمر الأجنبي في الاقتصاد أصبحت مجالا واسعا للمنافسة بين الدول، خاصة في ظل اعتماد العديد من رجال الأعمال وصانعي القرار على مدلولات المؤشرات الدولية و الإقليمية في اتخاذ قراراتهم الاستثمارية، في هذا السياق جاء هذا البحث لدراسة وتحليل واقع جودة البنية التحتية وموقع الاقتصاد الجزائري ضمن الاقتصاديات العربية.

وللإجابة على الإشكالية أعلاه تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاث محاور:

- الإطار النظري للبنى التحتية وخصائصها.
- مصادر تمويل البنية التحتية .

- جودة البنية التحتية في الجزائر وبعض الدول العربية .

2. الإطار النظري للبنية التحتية وخصائصها

تضطلع البنية التحتية بدور رئيسي في النمو الاقتصادي والحد من الفقر، وعلى النقيض من ذلك يؤثر انعدام البنية الأساسية على الإنتاجية ويزيد من تكاليف الإنتاج والمعاملات ، مما يعوق النمو وذلك من خلال الحد من القدرة التنافسية لشركات وقدرة الحكومات على متابعة سياسات التنمية الاقتصادية والاجتماعية (الإتحاد الأفريقي، 2020، صفحة 01).

1.2. تعريف البنية التحتية :

تعتبر البنية التحتية عن مجمل المرافق العامة الضرورية والخدمات الأساسية التي تتطلبها حياة السكان من جهة ، وعمليات الإنتاج الاقتصادي من جهة أخرى في منطقة معينة بحيث تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على الحياة الاقتصادية والتجارية ، وتضم البنية التحتية شبكة الطرقات ، النقل، الموانئ والمطارات ، شبكات المياه والصرف الصحي شبكة الكهرباء و شبكة الاتصالات(بشوتي و شويح ، 2017، صفحة 203).

كما أحمد عبد الوهاب البنية التحتية بأنها تتضمن عدة قطاعات تتمثل في القطاعات الاقتصادية، الاجتماعية والإدارية، ويندرج تحت القطاعات الاقتصادية (الاتصالات، الكهرباء، الطرق، النقل البحري، النقل الجوي، السكك الحديدية الخدمات البلدية، المياه، الصرف الصحي)، وتتكون القطاعات الاجتماعية من قطاعين رئيسيين وهما التعليم والصحة، أما القطاعات الإدارية فتشمل الأجهزة الإدارية للدولة(احمد عبد الوهاب، 2019، صفحة 05).

غالبًا ما يعني مصطلح "البنية التحتية" معاني مختلفة، وذلك حسب وجهات النظر بالنسبة للحكومات أو المجتمع ، إلا أنه يشير في العادة إلى الهياكل المادية - الطرق

والجسور ، المطارات ، شبكات الكهرباء والمدارس والمستشفيات - التي تعتبر ضرورية لعمل المجتمع وسيرورة الاقتصاد (World Economic Forum ,2014 ,p06).

2.2. خصائص البنية التحتية: هنالك عدة خصائص للبنية التحتية تتميز بها نذكرها كما يلي (عبد الفتاح و نصرالله، 2019، صفحة 06) :

- تتضمن صناعات تنتج خدمات ضرورية وتعتبر شرطاً مسبقاً لتحفيز النمو الصناعي؛

- أن الخدمات المنتجة بطيئة التحرك والانتقال، لذلك فإن الطاقات التي تنتج من هذه الخدمات يجب أن تنتج داخل الدولة ذاتها ؛

- أن الطاقات المنتجة لهذه الخدمات تتميز ببعض الخصائص، مثل النطاق الذي تستهدفه واستغراقها فترات طويلة في التجهيز، وأما معمرة بصورة غير عادية.

3.2. خصائص البنية التحتية المستدامة : حدد مجلس المستقبل العالمي للبنية التحتية في

سنة 2020 مجموعة من ستة خصائص للبنية التحتية تقوم عليها حتى تكون مستدامة ومتناسكة ومرنة وشاملة ولعله هذا هو التوجه الحديث للمجتمع الدولي

لإنجاز مشاريع البنى التحتية المستقبلية وتمثل في (World ,2020 ,p06) :
(Economic Forum)

أ. تقاسم المنافع : وذلك بزيادة الوصول إلى الخدمات الأساسية للبنى التحتية وإتاحة المساواة من خلال :

- زيادة توفير المياه الصالحة و الصرف الصحي والنقل والطاقة ؛

- تغطية المناطق والمجتمعات المحرومة ومراعاة احتياجات الطبقة الهشة في المجتمع ؛

- إشراك المجتمعات في عملية تخطيط الخدمات المستدامة .

ب. المرونة البيئية : وذلك بتعزيز المسؤولية البيئية للبنى التحتية والقدرة على التكيف

مع تغير المناخ من خلال:

- التخفيف من الآثار البيئية ؛

- بناء وتطوير مشاريع التدوير ومعالجة النفايات ؛
 - خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري ؛
 - بناء المشاريع القادرة على الصمود في وجه الكوارث الطبيعية .
- ج. المشاركة وقبول المجتمع:** وذلك بالسماح لجميع أصحاب المصلحة بالانخراط في بناء مشاريع البنى التحتية مع احترام الحساسيات المحلية من خلال:
- إشراك جميع أصحاب المصلحة المعنيين أو المتأثرين بشكل مباشر أو غير مباشر على المدى القصير / الطويل ؛
 - تأمين وتعويض الحوادث التي تتجاوز القدرة الاستيعابية للبنى التحتية ؛
 - احترام الحساسيات والقيم والأعراف المحلية عند إنشاء مشاريع البنى التحتية .
- د. الكفاءة الاقتصادية والمؤسسية :** وذلك بضمان الفعالية الاقتصادية والشفافية وتعزيز قدرات البنى التحتية من خلال :
- تنفيذ مشاريع البنى التحتية التي تحقق المردودية مع الموازنة بين التكلفة /العائد؛
 - تعزيز الاستدامة المالية للبنى التحتية ؛
 - ضمان نظم وقوانين عادلة وشفافة ؛
 - تعزيز المهارات والمعارف الإدارية للمؤسسات.
- هـ. التحوط للمستقبل على طول دورة حياة مشاريع البنى التحتية :** وذلك بوضع خطة لصيانة الدورية لأصول البنية التحتية للحفاظ علىها في ظروف تشغيل جيدة، وكذلك وضع خطة التخلص من البنية التحتية عند نهاية عمرها الافتراضي وإخراجها من الخدمة وذلك من خلال:
- ضمان الصيانة الدورية لأصول البنى التحتية ؛
 - وضع خطة لتعزيز كفاءة استخدام أصول البنى التحتية، وإدارة التخلص منها في نهاية عمرها الافتراضي ؛

- الأخذ بعين الاعتبار الفرص التكنولوجية ومخاطر تعطيل البنى التحتية ؛
 - إبتكار نموذج عمل تجاري للبنية التحتية من أجل خلق قيمة لمشاريع البنى التحتية وتحقيقها والاستفادة منها.
- و. تعزيز التخطيط الاستراتيجي لمشاريع البنى التحتية و ضمان إمكانية زيادة التمويل: وذلك من خلال:
- ضمان أهلية مشاريع البنى التحتية للتمويل المصرفي أو التمويل في السوق المالي؛
 - إتاحة تصاميم جيدة وناجحة للبنى التحتية مع إمكانية القابلية لتكرارها لتعزيز المهارات .

3. مصادر تمويل البنية التحتية

- هناك مصدرين رئيسيين لتمويل مشاريع البنى التحتية نذكرهما كما يلي :
- 1.3. التمويل التقليدي للبنية التحتية:** هو تمويل حكومي حيث تقوم الدولة بتوفير البنية التحتية، معتمدةً في ذلك على الموازنة العامة، من خلال الإيرادات العامة أو الاقتراض الحكومي سواء كان داخلي أو خارجي، وينقسم هذا النوع من التمويل إلى (عبد الوهاب، 2019، صفحة 9-11) :
- أ. **التمويل الذاتي:** يتجسد في الإيرادات العامة التي تعرف على أنها دخول الدولة التي تحصل عليها من مصادرها المختلفة من أجل تغطية نفقاتها العامة، لتحقيق النمو بشقيه الاقتصادي والاجتماعي، وتشمل الإيرادات العامة كل من الإيرادات الضريبية، غير الضريبية والإيرادات الاقتصادية.
- **الإيرادات الضريبية:** تعتبر من أهم مصادر التمويل الذاتي وتنقسم إلى الضرائب المباشرة والضرائب غير مباشرة.
 - **الإيرادات غير الضريبية،** تأتي الإيرادات غير الضريبية من ممارسة الدولة لوظيفتها وعموما تأتي هذه الإيرادات مقابل خدمات عامة ينتفع الفرد منها بصورة مباشرة

وتكون في حدود تكلفة الخدمة المقدمة، ومن أهم أشكال الإيرادات غير الضريبية "الرسوم والإتاوة .

ب. **القروض العامة**. تعد أحد مصادر الإيرادات العامة التي تلجأ إليها الدولة في ظروف استثنائية، لتعويض القصور في مصادر الإيرادات الأخرى وخصوصا الضرائب وتنقسم إلى :

- **القروض الداخلية**: هي القروض التي تحصل عليها الدولة من الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين المقيمين فوق أراضيها، وتمتع الدولة بحرية كاملة في هذا النوع من القروض لأنها تستطيع وضع الشروط التي تراها مناسبة .
- **القروض الخارجية**: تتمثل في القروض العامة التي تحصل عليها الحكومة من الحكومات الأجنبية أو من الجهات الأجنبية المختلفة أو الهيئات الدولية، مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي .

2.3. التمويل الحديث للبنية التحتية :

يتميز بمشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية بإمكانية هذا القطاع في توفير مصادر جديدة للأموال ، كما يتميز بإنخفاض فترة تطوير المشاريع ، إنخفاض تكاليف التطوير ، كفاءة تشغيل المشاريع والاستجابة لاحتياجات المستهلكين بالإضافة إلى التسعير الكفء لخدمات البنية التحتية وتوفير مصادر إيرادات جديدة للدولة ؛ وهناك طرق عديدة لمشاركة القطاع الخاص منها :

1.2.3. الطرق التي تنهي ملكية الدولة: هنالك العديد من الأشكال لإنهاء ملكية

الدولة تتراوح بين البيع المباشر للمستثمرين و التصفية أهمها :

- أ. **البيع المباشر للمستثمرين** : تقوم الدولة ببيع كامل أو جزء من الشركة مباشرة إلى القطاع الخاص وهي من أكثر الطرق إستخداما في عمليات الخصخصة على المستوى الدولي وتأخذ أشكالا مختلفة كالبيع بالمزاد العلني أو البيع لمستثمر إستراتيجي .

ب. **بيع الأسهم للجمهور في الأسواق المالية** : غالبا ما تقوم الدولة باللجوء إلى هذه الطريقة في خصخصة الشركات التي تتمتع بوضعية مالية جيدة وذات الحجم الكبير حيث يتم عرض أسهم الشركة للبيع بسعر ثابت، تتميز هذه الطريقة بدرجة عالية من الشفافية.

ج. **البيع للعاملين والإدارة** : يمكن أن تأخذ هذه الطريقة أشكالا مختلفة ولكن يصح إدراجها تحت عنوان واحد وهو "الخصخصة الداخلية" ، حيث ينتج عنها تملك إدارة الشركة والعاملين فيها كامل الشركة أو حصة فيها.

د. **نظام القسائم (الكوبونات)** : تعتمد هذه الطريقة على توزيع كوبونات أو قسائم مجانا أو بمقابل مبلغ معين للمواطنين الذين يمكنهم استبدالها بأسهم في الشركات التي يتم خصخصتها أو بيعها في السوق.

هـ. **التصفية** : يمكن أن تلجأ الدولة إلى خيار تصفية شركة عامة وبيع أصولها بدلا عن بيعها كمشروع قابل للاستمرار وعادة ما يتم ذلك عندما يفوق مجموعة الإيرادات المتوقعة من بيع مختلف الأصول الإيرادات المتوقعة من بيع الشركة كوحدة واحدة .

2.2.3. الطرق التي لا تنهي ملكية الدولة: وهذا النوع من الطرق يتضمن ما يلي (حسان، 2003، صفحة 12-15):

أ. **إصلاح شركات القطاع العام**: وذلك إما بالقيام بإعادة الهيكلة و إجراء تغييرات في شركات القطاع العام بما يسمح برفع كفاءتها، أو من خلال الاعتماد على مبدأ الإدارة التجارية الأمر الذي يؤدي إلى إلغاء الدعم المقدم من الحكومة، و بذلك تصبح هذه الشركات عرضة أكثر من السابق لقوانين وشروط السوق، بالإضافة إلى خضوعها لقيود مالية أكثر صعوبة ، ما يسمح بتحويلها في مرحلة لاحقة إلى شركة مساهمة .

ب. **خصخصة الإدارة**: يتمثل الغرض الأساسي من خصخصة الإدارة في تعزيز كفاءة شركات القطاع العام وذلك بتحسين إدارتها من خلال إدخال مفاهيم وتقنيات إدارة القطاع الخاص ، ويمكن خصخصة الإدارة من خلال عقد الإدارة ، التأجير أو الامتياز .
ج. **التعاقد**: تقوم المؤسسة العامة في حالة التعاقد بإبرام عقد مع شركة خاصة لتقديم بعض الخدمات المحددة بدلا عنها ، و تبقى ملكية الأصول لها .

د. **المشروعات المشتركة**: تتوزع ملكية المشروع في هذه الحالة بين القطاعين العام والخاص ، وعادة ما يكون الشريك من القطاع الخاص شركة أجنبية تعمل على توفير رأس المال و التكنولوجيا الحديثة لتشغيل المشروع ، كما يعمل الشركاء على توحيد مواردهم في سبيل تحقيق أهداف معينة و محددة ، وتكون العلاقة بين الطرفين في النوع من القيود معرفة بدقة تامة .

هـ. **الامتياز**: يتم من خلال عقود الامتياز التي تمنحها الدولة إلى شركة خاصة، وعلى عكس عقود التأجير يكون صاحب الامتياز مسئولاً عن كافة النفقات الرأسمالية والاستثمارات، ويتم إسترجاع الأصول من قبل القطاع العام عند نهاية فترة الامتياز وذلك حسب الحياة الافتراضية للأصول، وتتحدد إيرادات صاحب الامتياز بما يضمن له تغطية نفقات التشغيل وخدمة الديون وإستهلاك استثماراته وتتضمن عقود الامتياز العديد من الطرق أبرزها (بلقلة و براهمية ، 2017، صفحة 67-70) :

- **نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)**: تمنح الحكومة بموجب هذا العقد مجموعة من المستثمرين يطلق عليهم الإتحاد المالي للمشروع إمتيازاً لبناء مشروع معين وتشغيله وإدارته واستغلاله تجارياً لعدد من السنين تكون كافية لاسترداد تكاليف البناء إلى جانب تحقيق أرباح مناسبة من عوائد التشغيل واستغلاله ؛ ومن المزايا الأخرى الممنوحة لهم وفي نهاية عقد الامتياز هو تنقل ملكية المشروع إلى الحكومة دون تكلفة أو مقابل تكلفة مناسبة يكون قد تم الاتفاق عليها مسبقاً أثناء التفاوض على منح امتياز المشروع .

- **عقد البناء، والتملك، والتشغيل، والإعادة (BOOT)** : وهو من الاشتقاقات الهامة الكثيرة الاستخدام لنظام "البوت"، ويختلف عن النموذج الكلاسيكي " للبوت " في كون الشخص الخاص المتعاقد مع مناح الامتياز يملك أصول المشروع طوال فترة الامتياز ومن ثم يقوم بإعادتها، وهذه الخاصية - خاصة التملك - لها انعكاساتها فيما يتعلق بتمويل المشروع وملائمة الشخص الخاص للتعاقد .
- **عقد التصميم، البناء، والتمويل، والتشغيل (D.B.F.O)** : بموجب هذا النوع يتم الاتفاق بين الحكومة والقطاع الخاص على إقامة البنية التحتية وفق الشروط الفنية والتعليمات التي تحددها الحكومة، ويكون ذلك على نفقة القطاع الخاص مرفق البنية التحتية، بحيث يتاح له المجال للاقتراض بضمان موجودات المرفق وأصوله ، كما يحق له تحويل الامتياز لمستثمر آخر مع دفع التعويض المناسب للمستثمر مالك المشروع.
- **عقد البناء والتأجير و التحويل(BRT)**: حيث تتيح الحكومة الفرصة للمستثمر الخاص لبناء المشروع أو المرفق العام وتأجير المشروع له خلال فترة زمنية معينة، بعدها تزول ملكية المشروع خلال تلك الفترة على أن يسدد القيمة الإيجازية المتفق عليها في التعاقد بين الطرفين طوال فترة الامتياز .
- **عقد التأجير، التجديد، التشغيل، ونقل الملكية(L.R.O.T)**: وفيه تستأجر الجهة المنفذة المشروع وتتولى تجديده وتشغيله وتحصيل عوائده، ثم تعيد حيازة المشروع إلى الدولة في نهاية مده الإيجار.
- **عقد البناء، نقل الملكية، والتشغيل(B.T.O)** :تتعاقد الحكومة في هذا النوع من العقود مع المستثمر الخاص على بناء المشروع أو المرفق العام ثم التخلي عن ملكيته للحكومة التي ترم عقداً آخر لإدارة وتشغيل المشروع خلال فترة الامتياز، وذلك مقابل الحصول على إيرادات التشغيل، وبذلك تصبح الحكومة مالكة للمرفق ومن أهم مجالات هذا النوع من الاستثمار الفنادق.

- عقد البناء، الملكية، والتشغيل (B.O.O) : بموجب هذا العقد تكون الملكية فيها شبه دائمة ولا يتم نقلها، بل ينتهي المشروع بانتهاء فترة الامتياز، لأنه يكون عادة مرتبط بمشروع آخر، وتستخدم هذه الصيغة على سبيل المثال في إستغلال حقول البترول، أو المناجم، وبالتالي عند نزوب البترول أو خامات المنجم فإن مشروع البنية الأساسية المقام يصبح لا قيمة له .

- عقد التحديث، التمليك، التشغيل، ونقل الملكية (M.O.O.T) في هذا النوع من العقود يقوم القطاع الخاص بتحديث وتطوير المنشأة محل العقد وإدارتها لفترة معينة ثم نقل الحيازة إلى القطاع العام .

3.3. تمويل البنية التحتية في الجزائر:

تشهد البنية التحتية عمليات تطوير متسارعة في الجزائر ، من خلال الإنفاق الحكومي الواسع في قطاعات النقل، الطاقة ، الكهرباء والمياه والاتصالات وغيرها حيث يعتبر الاستثمار في البنية التحتية أداة للسياسة المالية للحكومة، تخصص له الجزائر مبالغ مالية ضخمة في إطار البرامج التنموية المقررة.

حيث أنفقت الجزائر منذ سنة 1999 إلى غاية 2011 ما قيمته 40 مليار دولار في مشاريع البني التحتية تتصدّرها مشاريع مدّ الطرقات الإسفلتية والسكّة الحديدية والموانئ والمطارات والمشاريع السكنية، ما جعل الجزائر واحدة من روّاد هذا النوع من المشاريع في شمال إفريقيا، وقد ساعدها على إعداد هذه البرامج الإنمائية الاستعجالية في هذه الفترة بالذات ارتفاع أسعار البترول التي حفزها لتنمية عدّة قطاعات عرفت مشاكل بطء التنمية سابقا (مزريق و كرومية ، 2017، صفحة 50).

في هذا السياق خصصت الجزائر إعتمادات مالية معتبرة لهذا القطاع في سنة 2019، برغم من الانخفاض المتواصل في نفقات التجهيز بسبب انخفاض عائدات المحروقات وعدم قدرة الحكومة في الاستمرار في سياسة الإنفاق التوسعية ، قدرت بـ 3602.7 مليار دينار ، أي بإنخفاض -440.6 مليار دينار جزائري (-10.9٪)

مقارنة بسنة 2018؛ منها (67.7٪). لتمويل الإنفاق الاستثماري أي ما يعادل 2438.3 مليار دج حيث تتركز أكثر من 43٪ من المبلغ المخصص لتمويل الإنفاق الاستثماري (1059.2 مليار دينار) في قطاعين أساسيين في البنية التحتية وتمثل في (Ministère de finance , 2019,pp 18-19) :

- البنية التحتية الاقتصادية والإدارية بمبلغ 635.8 مليار دينار (أي 60.02٪).
- دعم الإسكان بمبلغ 423.4 مليار دينار (39.98٪).

ومع تواصل انخفاض إعمادات الدفع الخاصة بنفقات التجهيز الذي وصل (18.7٪ -) في سنة 2020 ، بسبب تداعيات جائحة كورونا والانخفاض المتواصل لعائدات المحروقات ارتفعت إعمادات الدفع المخصصة للتمويل الإنفاق الاستثماري إلى 2130.2 مليار دينار أي ما يعادل (72.7٪). من نفقات التجهيز؛ حيث تركزت 35٪ تقريباً (ما يعادل 743.12 مليار دينار جزائري) من إعمادات الدفع المخصصة للاستثمار في خمسة (05) قطاعات في البنية التحتية تتمثل فيما يلي (Ministère de finance , 2020,pp 20-21):

- الإسكان 287.1 مليار دج؛
- البنية التحتية للطرق بمبلغ 191.15 مليار دينار؛
- البنية التحتية للسكك الحديدية 141.18 مليار دينار جزائري؛
- البنية التحتية الإدارية 70.72 مليار دج؛
- البنية التحتية الصحية بمبلغ 52.97 مليار دينار؛

4. جودة البنية التحتية في الجزائر وبعض الدول العربية

تقاس جودة البنية التحتية من خلال مؤشر مركب من محورين رئيسيين هما

(Klaus , 2019,p 50) :

البنية التحتية للنقل: ويشمل هذا المحور المستوى العام للبنية التحتية ومدى ترابط شبكة الطرق البرية وجودة جودة البنية التحتية للطرق و كفاءة خدمات النقل بالسكك الحديدية وجودة البنية التحتية للسكك الحديدية وترابط شبكة النقل الجوي ، جودة خدمات النقل الجوي ، ترابط شبكة الشحن البحري ، كفاءة خدمات الموانئ البحرية.

البنية التحتية للمرافق ، مثل الحصول على الكهرباء٪ من السكان ، جودة إمدادات الكهرباء٪ من الناتج نسبة السكان الذين يحصلون على المياه الصالحة ، كفاءة توزيع المياه، البنية التحتية للكهرباء والمياه: ويشمل هذا المحور مؤشرات لقياس جودة إمداد الكهرباء والمياه.

1.4. موقع الجزائر في مؤشر جودة البنية التحتية بالنسبة للدول العربية :

يعكس هذا المؤشر مدى توفر البنية التحتية الجيدة في مختلف المناطق في الدولة والتي من شأنها تقليل المسافات بين المناطق وإدماج وإيصال الأسواق الوطنية إلى الأسواق العالمية بتكلفة قليلة ، كما يقيس مرتبة الدولة في مستوى تطور البنية التحتية، حيث شمل مؤشر جودة البنية التحتية 141 دولة حول العالم في سنة 2019 منها 14 دولة عربية، من أصل 22 دولة، والجدول (01) يوضح درجة جودة البنية التحتية وترتيب الدول العربية التي شملها التقييم لسنة 2018-2019.

الجدول 01: درجة جودة البنية التحتية وترتيب الدول العربية لسنة 2018-2019.

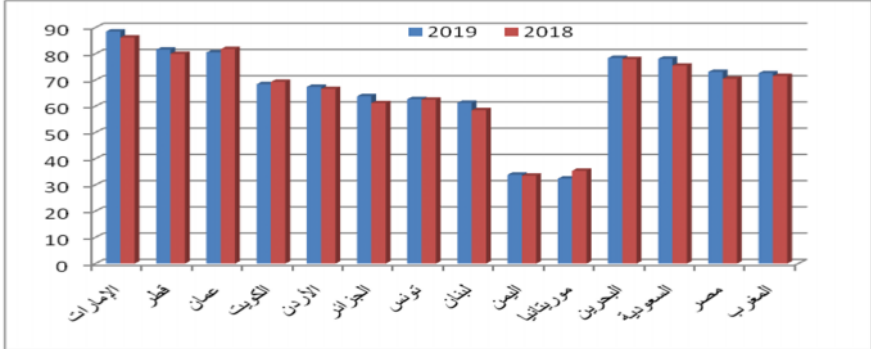
2019		2018		البلد	الترتيب العربي (سنة 2019)
المرتبة/141	الدرجة 100-0	المرتبة/140	الدرجة 100-0		
12	88.5	15	86,2	الإمارات	01
24	81.6	26	80	قطر	02
28	80.5	24	81.8	عمان	03
31	78.4	30	78	البحرين	04
34	78.1	40	75,5	السعودية	05
52	73.1	56	70,5	مصر	06
53	72.6	53	71,5	المغرب	07
66	68.4	61	69.3	الكويت	08
74	67.4	73	66.6	الأردن	09
82	63.8	88	61.2	الجزائر	10
85	62.7	84	62,5	تونس	11
89	61.3	95	58.5	لبنان	12
135	33.9	138	33.5	اليمن	13
137	32.4	135	35.4	موريطانيا	14

SOURCE :Klaus Schwab,(2018-2019) , pp 1-666

من الجدول نلاحظ تصدر دول مجلس التعاون الخليجي ترتيب الدول العربية التي التي تضمنها المؤشر، حيث تصدرت الإمارات (12 عالمياً) ترتيب الدول العربية التي تضمنها المؤشر في سنة 2019 ، بعد حصولها على درجة إجمالية بلغت 88.5، تلتها قطر (24 عالمياً)، بحصولها على درجة إجمالية بلغت 81.6، فيما جاءت عمان (28 عالمياً) في المركز الثالث عربياً، بحصولها على درجة إجمالية متوسطة بلغت 80.5 درجة .

في المقابل كان أداء الدول المغاربية متوسطا حيث تصدرت مصر (52 عالمياً) الدول المغاربية بحصولها على المركز السادس عربياً ، وحصولها على درجة إجمالية بلغت 73.1 ، يليها المغرب (53عالمياً)، بحصوله على درجة إجمالية بلغت 72.6، فيما جاءت الجزائر (82 عالمياً) في المركز العاشر عربياً، بحصولها على درجة إجمالية متوسطة بلغت 63.8 ، في حين تذيلت موريتانيا (137 عالمياً) الترتيب العربي بحصولها على درجة إجمالية بلغت 32.4 ، والشكل (01) يوضح درجة جودة البنية التحتية العربية التي شملها التقييم لسنة 2018-2019.

الشكل 01: وضع الدول العربية على مؤشر جودة البنية التحتية لسنة 2018-2019



المصدر : من إعداد الباحثين بالاعتماد على معطيات الجدول (01)

2.4. تنافسية الاقتصاد الجزائري في المؤشرات الفرعية لجودة البنية التحتية:

لا يختلف الاقتصاد الجزائري عن باقي اقتصاديات العالم في حجم ما ينفقه على مشاريع البنية التحتية، فهو يعتبر أداة للسياسة المالية للحكومة في ظل انخفاض مساهمة القطاع الخاص، وانخفاض العائد الذي تولده مشاريع البنية التحتية سواء كانت مشاريع إنشاء أو صيانة، لكن بالمقارنة بالإنفاق على البنية التحتية وحسب التقارير السنوية لمؤشرات التنافسية العالمية التي توضح مدى ملائمة البيئة الداخلية لجذب الاستثمارات الأجنبية في أغلب دول العالم والتي تعتبر جودة البنية التحتية إحدى المعايير المعتمد عليها لتركيبة المؤشر الكلي لتنافسية البلدان، احتلت الجزائر المركز 82

عالما في جودة البنية التحتية بـ 63.8 نقطة من مئة وفقا لتقرير التنافسية العالمية الذي يقيم القدرات التنافسية لـ 141 دولة لسنة 2019 الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي. ، متقدمةً بـ: 6 مراكز مقارنة بتقرير 2018 ؛ والجدول (02) يوضح درجة جودة المؤشرات الفرعية للبنية التحتية في الجزائر لسنة 2018-2019.

الجدول 02: جودة المؤشرات الفرعية للبنية التحتية لسنة 2018-2019

2019		2018		البنية التحتية الإجمالية
المرتبة/141	%	المرتبة/140	%	
94	43.4		39.28	البنية التحتية للنقل
33	87.2	30	80.4	ترابط شبكة الطرق البرية
68	50.5	86	42.8	جودة البنية التحتية للطرق ك.م /1000
92	4.2	88	4.0	كثافة شبكة السكك الحديدية
48	46.3	57	42.9	كفاءة خدمات النقل بالسكك الحديدية
67	50.9	67	50.9	ترابط شبكة النقل الجوي
102	49.7	112	44.6	كفاءة خدمات النقل الجوي
85	10.4	99	7.3	ترابط شبكة الشحن البحري ،
82	48.0	91	41.4	كفاءة خدمات الموانئ البحرية
73	84.2	/	/	البنية التحتية للمرافق
77	99.1	/	/	الحصول على الكهرباء% من السكان
96	88.4	/	/	جودة إمدادات الكهرباء % من الطاقة المنتجة
64	89.5	72	89.9	السكان الذين يحصلون على المياه الصالحة
79	59.6	89	55.6	كفاءة توزيع المياه

Source :Klaus Schwab, 2019 , p 50

من الجدول نلاحظ أن مؤشر جودة البنية التحتية يتكون من مجموعة المؤشرات الفرعية مقسمة إلى قسمين أساسين البنية التحتية للنقل والبنية التحتية للمرافق وفيما يتعلق بالبنية التحتية للمرافق تحصلت الجزائر على 84.2 نقطة في سنة 2019 المرتبة 73 من أصل 141 دولة، أما فيما يتعلق بالمؤشرات بمؤشر البنية التحتية للنقل حصلت الجزائر 43.4 نقطة من مئة في سنة 2019 محتملة المرتبة 94 من 141 دولة، حيث يبقى قيمة المؤشر أقل من المتوسط، ويتكون هذا المؤشر من مؤشرات فرعية أولها ترابط شبكة الطرق البرية الذي تقدمت الجزائر فيه بحوالي سبعة نقاط مقارنة 2018، حيث حصلت 87.2 نقطة من أصل مئة، أما فيما يتعلق بجودة الطرقات بالرغم من تقدم في هذا المؤشر بـ: 8 نقاط ليصل إلى 50.5 محتملة بذلك المرتبة 68 من مجموع 141 دولة يبقى دون المستوى مقارنة بالدول العربية الأخرى، وفيما يتعلق بكفاءة النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي والبحري نلاحظ أن كل النقاط التي حصلت عليها الجزائر أقل من المتوسط، وبشكل عام بمقارنة جودة البنية التحتية للنقل ببعض الدول المجاورة كالمغرب الذي حصل على المرتبة 41 بمعدل 60 نقطة من مئة، ومصر التي تحصلت على المرتبة 44 بمعدل 59.1 نقطة من مئة نجد أن هذه المرتبة متدنية ولا تعكس البنية حجم التمويل والموارد المخصصة لهذا القطاع خلال البرامج التنموية؛ ولعل من بين الأسباب التي أدت إلى عدم كفاءة البنية التحتية للنقل حسب رأي الباحثين عدم استدامة البنية التحتية وذلك بسبب عدم كفاءتها في الصمود في وجه الكوارث الطبيعية بسبب نقص الصيانة الدورية، أما الأمر الثاني فهو انتشار الفساد وضعف عمليات المراقبة وغياب الشفافية والمساءلة والمحاسبة في إنجاز مشاريع البنية التحتية، حيث مازالت الجزائر تحتل المراتب الأخيرة في مؤشر مدركات الفساد "فحسب استطلاعات رأي المسؤولين التنفيذيين في قطاع الأعمال الذي تجريه منظمة الشفافية الدولية، والذي يهتم بقياس درجة الفساد في قطاع الأعمال من خلال معرفة مدى

انتشار ممارسة الشركات لرشاوي في التعامل مع الأطراف التي تمثل المؤسسات العامة عند إجراءات إبرام وتنفيذ الصفقات العمومية، مدى انتشار ممارسات اختلاس المال العام في صفوف الشركات والأفراد والمجموعات تحصلت الجزائر على درجة أقل من المتوسط العالمي بـ 39 من مجموع مئة نقطة في سنة 2018 (ضويفي وبوكرديد، 2020، صفحة 56) " هذا الامر يعكس مدى تفشي الفساد في هذا القطاع ، كل هذه الأمور وغيرها أثرت على جودة البنية التحتية بالرغم من ضخ كميات هائلة من الأموال في هذا القطاع في البرامج التنموية المتعاقبة ، الأمر الذي أثر على تنافسية الاقتصاد الجزائري.

5. خاتمة :

يعتبر الاستثمار في البنية التحتية من المشاريع الكبرى التي تحتاج أموالا ضخمة وتستمر لمدة طويلة غالبا ما تدخل في إطار خطط واسعة النطاق للقيام بعمليات التخصيص والتنفيذ والصيانة ، في هذا السياق تعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية أحد الجوانب المهمة لتلبية الطلب المتنامي عليها وتقليص الفجوات بين اقتصاديات الدول المتقدمة والناشئة؛ وفيما يلي عرض لأهم النتائج التي تم استخلاصها من خلال هذا البحث، إضافة إلى بعض التوصيات المقترحة من أجل تشجيع الاستثمار في مشاريع البنى التحتية و تطويرها والرفع من تنافسية الاقتصاد الجزائري في التقارير الدولية والإقليمية .

النتائج: من خلال هذا البحث يمكن استنتاج ما يلي:

- مشاريع البنى التحتية تحتاج إلى أموالا ضخمة تقوم على تعاون المتبادل والعادل بين القطاعين الحكومي والخاص ؛

- توفير التمويل اللازم لمشروعات البنية التحتية يعتبر أحد النقاط الرئيسية الداعمة للاستثمار في مشاريع البنية التحتية ؛
- يمثل الإنفاق الحكومي للدولة على مشاريع البنية التحتية، أداة مهمة من أدوات السياسة المالية مما يتطلب إستراتيجية تنمية شاملة ومستمرة ؛
- هنالك نوعين لتمويل مشاريع البنى التحتية، الأسلوب التقليدي والذي تلتزم الدولة بمقتضاه بتوفير الأموال اللازمة والأسلوب الحديث، والمتمثل في خصخصة البنى التحتية وإشراك القطاع الخاص في تمويل وتشغيل وصيانة البنى التحتية ؛
- بالنسبة للجزائر لا تزال تنافسية جودة البنى التحتية محدودة مقارنة بحجم الإمكانيات والأموال المخصصة لها في البرامج التنموية المتعاقبة ، خاصة في مجال جودة شبكة الطرق البرية وكفاءة خدمات النقل بمختلف أنواعها .
- **التوصيات:** بناءً على النتائج التالية يمكن اقتراح مجموعة من التوصيات كما يلي :
- تشجيع التعاون والتنسيق مع الدول المتقدمة وذات الخبرة الطويلة في مجال الاستثمار في مجال البنية التحتية ، للاستفادة من الخبرات العلمية والوسائل التكنولوجية ؛
- ضمان الصيانة الدورية الكافية لأصول البنى التحتية، من أجل تعزيز قدرتها على الصمود في وجه تغير المناخ ؛
- حوكمة إستثمارات البنى التحتية خاصة بالنسبة للمشاريع التي يقوم بإنجازها القطاع العام وذلك من خلال تفعيل آليات الرقابة والمساءلة وبناء مؤسسات وأطر قوية تركز عليها أعمال التخطيط والتخصيص والتنفيذ اللازمة لمشروعات البنية التحتية العامة.
- الاعتماد على الآليات الحديثة في تمويل مشاريع البنية التحتية من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص ، الأمر الذي يؤدي إلى توفير مصادر جديدة للأموال ويرفع من كفاءة التشغيل والتسعير بالإضافة توفير مصادر إيرادات جديدة للدولة؛
- الاستثمار في البنى التحتية المستدامة من خلال بناء المشاريع القادرة على الصمود في وجه الكوارث الطبيعية والبيئية.

- تعزيز الاستدامة المالية للبنى التحتية من خلال العمل على ضمان أهلية مشاريع البنى التحتية للتمويل المصرفي أو التمويل في السوق المالي.

6. قائمة المراجع :

- الإتحاد الأفريقي أفريقيا المزهرة (2020)، إطار شامل لتخطيط البنية الأساسية لإنشاء برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا -خطة العمل ذات الأولوية (2) متوفر على:

<https://pp2.au-pida.org/wp-content/uploads/2020/05/Arabic-Analytical-Report-Integrated-Corridor-Approach-and-Selection-Criteria.pdf> (08/11/2020)

- بشوتي أسماء، شويح محمد، تأسيس البنية التحتية الجزائرية في ظل البرامج التنموية خلال الفترة 2016 - 2001، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، 2019، المجلد 16 (02)، الصفحات 201-216؛

- أحمد عبد الوهاب (2019) ،الإفناق على البنية التحتية بين الوضع الراهن والمأمول، برنامج الحرية الاقتصادية، المركز المصري للدراسات السياسات العامة، متوفر على :

<https://www.ecpps.org/attachments/article/1456/website.pdf> (28/11/2020) ;

- World Economic Forum (2014),Infrastructure Investment Policy Blueprint, available online: http://www3.Weforum.org/docs/WEF_II_InfrastructureInvestmentPolicyBlueprint_Report_2014.pdf (25/11/2020) ;

عبد الفتاح أحمد نصرالله، زكي عبد المعطي أبو زيادة، (2019)، دور البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين، المؤتمر الثاني نحو رؤية شاملة لتعزيز البنية التحتية الاقتصادية ، جامعة غزة ، فلسطين ؛

- World Economic Forum, Global Future Council on Infrastructure Six Qualities of Sustainable Infrastructure Geneva ,Switzerland, 2020, available online: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GFC_6_Sustainable_Infrastructure_2020.pdf (15/11/2020) ;
- حسان خضرة (2003)، خصخصة البنية التحتية، المعهد العربي للتخطيط بالكويت، متوفر على :
http://www.arab-api.org/images/publication/pdfs/99/99_develop_bridge18.pdf (30/11/2020) ;
- بلقلة براهيم ، براهيمية إبراهيم (06/ 05 نوفمبر 2017)، نظام (BOT) كمدخل حديث لمشاركة القطاع الخاص في إنجاز مشاريع البنية التحتية، المؤتمر الدولي الثالث عشر :استراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة، جامعة حسيبة بن بوعلي ، الشلف ؛
- مزريق عاشور ، مسان كرومية (06/ 05 نوفمبر 2017)، البنية التحتية كمستقطب للاستثمار الأجنبي المباشر والتوطين المستدم للصناعة في الجزائر، المؤتمر الدولي الثالث عشر :استراتيجيات تمويل الاستثمار في البنى التحتية في ظل التحديات الاقتصادية الراهنة، جامعة حسيبة بن بوعلي ، الشلف ؛
- Ministère de finance (2019),Rapport de Présentation de la Loi de Finances pour 2019 [pdf]. Disponible sur: <http://www.dgppmf.gov.dz/images/stories/PDF/RPLF/RPLF2019.pdf> (27/11/2020) ;
- Ministère de finance .(2020).Rapport de Présentation de la Loi de Finances pour 2020 [pdf]. Disponible sur: http://www.dgppmf.gov.dz/images/stories/PDF/RPLF/2020/RPLF_2020_francais.pdf (27/11/2020) ;
- Klaus Schwab,(2019) ,The Global Competitiveness Report 2019,World Economic Forum,Switzerland , available online:

[https://www.weforum.org/reports? utf8=%E2%9C%93&query=Global+ Competitiveness+ Report \(11/12/2020\)](https://www.weforum.org/reports?utf8=%E2%9C%93&query=Global+Competitiveness+Report+(11/12/2020)) ;

- ضويفي حمزة ، بوكرديد عبد القادر ، دراسة تحليلية لمؤشرات مدركات الفساد في القطاع العام مع الإشارة إلى حالة الجزائر (2012-2018) ، مجلة الأكاديمية للدراسات الإنسانية والاجتماعية، (2020)، المجلد 12 (05) ، الصفحات 46-58.