

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

العنوان:

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار تنموي للاقتصاد
الجزائري على ضوء التجارب الدولية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في العلوم الاقتصادية
تخصص: تحليل اقتصادي واستشراف.

إشراف:

الدكتور: إلياس حناش

إعداد الطالب:

صلاح الدين بوسري

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الجامعة	الصفة
رقية بوحيزر	أستاذ	جامعة جيجل	رئيسا
إلياس حناش	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	مشرفا
حسن مفتاح	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	مناقشا
سمير محي الدين	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	مناقشا
جيلالي بورزامة	أستاذ	جامعة بومرداس	مناقشا
فاتح صيد	أستاذ	جامعة سكيكدة	مناقشا

السنة الجامعية: 2024/2023

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

العنوان:

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار تنموي للاقتصاد
الجزائري على ضوء التجارب الدولية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في العلوم الاقتصادية
تخصص: تحليل اقتصادي واستشراف.

إشراف:

الدكتور: إلياس حناش

إعداد الطالب:

صلاح الدين بوسري

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الجامعة	الصفة
رقية بوحضر	أستاذ	جامعة جيجل	رئيسا
إلياس حناش	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	مشرفا
حسن مفتاح	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	مناقشا
سمير محي الدين	أستاذ محاضر "أ"	جامعة جيجل	مناقشا
جيلالي بورزامة	أستاذ	جامعة بومرداس	مناقشا
فاتح صيد	أستاذ	جامعة سكيكدة	مناقشا

السنة الجامعية: 2024/2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اقْرَأْ بِاسْمِ رَبِّكَ الَّذِي خَلَقَ

شكر وتقدير

﴿وَلَقَدْ ءَاتَيْنَا لُقْمَانَ الْحِكْمَةَ أَنِ اشْكُرْ لِلَّهِ وَمَن
يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ ۖ وَمَن كَفَرَ فَإِنَّ اللَّهَ
غَنِيٌّ حَمِيدٌ﴾ [لقمان ١٢]

الشكر والحمد لله على منه وكرمه
الشكر والحمد لله على توفيقه لنا وبلوغ النعم.... وبعد
.... يسعدني أن أتوجه بالشكر الجزيل إلى والدي الكريمين
.... راجيا من المولى عز وجل إطالة عمرهما مع وافر الصحة والعافية
.... كما أتوجه بجزيل الشكر إلى الأستاذ الدكتور إلياس حناش نظير جهوده
ونصائحه في إطار الإشراف على هذا البحث....
والشكر موصول لأعضاء لجنة المناقشة الكرام كلا باسمه وصفته على تفضلهم بقبول
مناقشة هذه الرسالة...
...الأستاذة رقية بوحضير، الأستاذ حسن مفتاح، الأستاذ سمير محي الدين،
الأستاذ جيلالي بورزامة، والأستاذ فاتح الصيد
كما أشكر جميع الأساتذة والطاقم الإداري للكلية وكل من ساهم من قريب أو بعيد
في إتمام هذا العمل ...

إهداء

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء التجارب الدولية

إلى من أضاء بقلمه درب غيره
إلى من أثار حيرة السائلين
إلى شموع تحترق لتنير طريق الآخرين
.... وتجعل من جسمها وقودا للعارفين
إلى خير من استحق الإهداء، إلى أحب الناس إلى نفسي وأقربهم إلى قلبي...
... أمي
... أبي
... زوجتي
... أبنائي (زينب، هاجر، أنس عبد الله) ...
إلى جميع الأحباب والأصدقاء

فهرس المحتويات

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء التجارب الدولية

- فهرس الموضوعات.
- فهرس الجداول.
- فهرس الأشكال.

I. قائمة الموضوعات.

الصفحة	المحتويات
	شكر
	الإهداء
I	فهرس المحتويات
V	قائمة الجداول
VIII	قائمة الأشكال
XI	قائمة الملاحق
XII	قائمة المختصرات
أ - د	المقدمة
11 - 63	الفصل الأول: مفاهيم أساسية حول التنمية الاقتصادية والشراكة بين القطاعين العام والخاص
11	تمهيد
11	المبحث الأول: مفاهيم حول التنمية الاقتصادية
12	المطلب الأول: النمو الاقتصادي، التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة
15	المطلب الثاني: أهداف التنمية الاقتصادية
17	المطلب الثالث: التنمية الاقتصادية بين دور الدولة ومساهمة قطاع الأعمال
20	المبحث الثاني: الإطار النظري والمفاهيمي للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)
20	المطلب الأول: مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)
23	المطلب الثاني: مبررات ودواعي الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)
28	المطلب الثالث: أنواع عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)
31	المطلب الرابع: التأصيل النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)
33	المبحث الثالث: دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في دعم التنمية الاقتصادية
33	المطلب الأول: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كخيار تنموي
38	المطلب الثاني: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لتطوير البنية التحتية
43	المطلب الثالث: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كمدخل لتقديم الخدمة العمومية
47	المطلب الرابع: الإطار التنظيمي والمؤسسي لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)
50	المبحث الرابع: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لبلوغ أهداف التنمية المستدامة (PPPs)
51	المطلب الأول: التنمية المستدامة، المفهوم، الأهداف، الأبعاد والمؤشرات
54	المطلب الثاني: برنامج الأمم المتحدة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
57	المطلب الثالث: دور الشراكة (PPPs) في تحقيق أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
58	المطلب الرابع: تطبيقات الشراكة (PPPs) على محاور التنمية المستدامة (SDGs)
63	خلاصة الفصل الأول

114- 65	الفصل الثاني: الاقتصاد الجزائري بين الواقع ومحاولات التنمية
65	تمهيد
65	المبحث الأول: عرض وتقييم البرامج التنموية المطبقة في الجزائر بين 1962 و2022.....
66	المطلب الأول: مرحلة الاقتصاد المخطط 1962-1989.....
70	المطلب الثاني: مرحلة الإصلاحات 1990-1998.....
78	المطلب الثالث: مرحلة ما بعد الإصلاحات 1999-2022.....
82	المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية في الجزائر رهينة لتقلبات أسعار النفط والاستثمار العمومي.....
83	المطلب الأول: أثر الاقتصاد الربعي على جهود التنمية الاقتصادية في الجزائر.....
89	المطلب الثاني: دور الاستثمار العمومي في دعم جهود التنمية الاقتصادية.....
94	المطلب الثالث: تقييم سياسات الاستثمار العمومي في الجزائر.....
101	المبحث الثالث: ضعف القطاع الخاص والاستثمار الأجنبي وآثارهما على التنمية الاقتصادية في الجزائر.....
102	المطلب الأول: مساهمة القطاع الخاص في جهود التنمية الاقتصادية.....
108	المطلب الثاني: واقع الاستثمار الأجنبي في الجزائر.....
111	المطلب الثالث: آليات إشراك القطاع الخاص لتحقيق التنمية في الجزائر.....
114	خلاصة الفصل الثاني
183-116	الفصل الثالث: تفعيل الشراكة (PPPs) لتطوير قطاع النقل
116	تمهيد
117	المبحث الأول: قطاع النقل في الجزائر، الواقع والتحديات.....
117	المطلب الأول: تحديات قطاع النقل في الجزائر.....
122	المطلب الثاني: الهيكل العام لقطاع النقل في الجزائر
126	المطلب الثالث: البنية التحتية ورهانات المستقبل
127	المبحث الثاني: واقع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع النقل
129	المطلب الأول: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل البري (الطرق والمنشآت الفنية)
132	المطلب الثاني: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل بالسكة الحديدية.....
134	المطلب الثالث: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل الجوي (المطارات)
135	المطلب الرابع: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل البحري (الموانئ).....
136	المطلب الخامس: التجربة الجزائرية في الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع النقل.....
138	المبحث الثالث: فرص تفعيل الشراكة (PPPs) في مجال النقل في الجزائر على ضوء التجارب الدولية.....
139	المطلب الأول: مشاريع النقل البري (الطرق)
150	المطلب الثاني: شبكات السكك الحديدية
158	المطلب الثالث: شبكة ميترو الأنفاق والترامواي.....
168	المطلب الرابع: هياكل النقل الجوي (المطارات)
175	المطلب الخامس: هياكل النقل البحري (الموانئ)
183	خلاصة الفصل الثالث

275-185	الفصل الرابع: فرص دعم البنية التحتية الاقتصادية من خلال تفعيل الشراكة (PPPs)
185	تمهيد
186	المبحث الأول: تطبيقات الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في قطاع الطاقة
187	المطلب الأول: رهانات قطاع الطاقة في الجزائر على ضوء التحولات الاقليمية والدولية
198	المطلب الثاني: الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) كمفتاح للتحويل الطاقوي في الجزائر
207	المطلب الثالث: تفعيل الشراكة (PPPs) في قطاع الطاقة محليا على ضوء بعض التجارب الدولية
222	المبحث الثاني: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع المياه وشبكات الصرف الصحي
223	المطلب الأول: دور الشراكة (PPPs) في دعم شبكات المياه والصرف الصحي
234	المطلب الثاني: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم قطاع المياه الصالحة للشرب على ضوء التجارب الدولية
242	المطلب الثالث: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم قطاع الصرف الصحي على ضوء التجارب الدولية
251	المبحث الثالث: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT)
252	المطلب الأول: أهمية تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) ضمن البناء الاقتصادي الحديث
259	المطلب الثاني: واقع قطاع (ICT) في الجزائر
264	المطلب الثالث: تطوير قطاع (ICT) من خلال عقود الشراكة (PPPs) على ضوء التجارب الدولية
274	خلاصة الفصل الرابع
332-276	الفصل الخامس: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم البنية التحتية الاجتماعية
276	تمهيد
276	المبحث الأول: الشراكة (PPPs) حل مشكلة إدارة النفايات الحضرية
277	المطلب الأول: واقع النفايات الحضرية في المدن الجزائرية
282	المطلب الثاني: آفاق الشراكة (PPPs) في تسيير النفايات الحضرية محليا
283	المطلب الثالث: تسيير النفايات الحضرية عبر آلية الشراكة (PPPs)، عرض تجارب دولية
291	المطلب الرابع: الدروس المستفادة من التجارب الدولية
293	المبحث الثاني: توظيف الشراكة (PPPs) لتطوير البنية التحتية لقطاع الصحة
293	المطلب الأول: أهمية المنظومة الصحية في بناء السياسة الاجتماعية
294	المطلب الثاني: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم قطاع الصحة محليا
296	المطلب الثالث: الشراكة (PPPs) في قطاع الصحة؛ تجارب دولية وآفاق محلية
301	المطلب الرابع: دروس وعبر
302	المبحث الثالث: البنية الاجتماعية والشراكة (PPPs)، فرص وآفاق
303	المطلب الأول: قطاع التعليم والتكوين (تجربة الولايات المتحدة الأمريكية)
307	المطلب الثاني: قطاع الإسكان (تجربة غانا)
309	المطلب الثالث: قطاع الرياضة والمنشآت الشبانية (تجربة البرازيل)
313	خلاصة الفصل الخامس
320-315	خاتمة
345-322	المصادر والمراجع

362-347	..... الملاحق
364	..... الملخص

II . قائمة الجداول .

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
(1. 1)	مقارنة بين النمو والتنمية الاقتصادية.....	14
(2. 1)	الاختلافات بين العقود التقليدية وعقود الشراكة (PPPs).....	48
(3. 1)	مؤشرات التنمية المستدامة.....	54
(4. 1)	فجوة الاستثمار الدولي في أهداف التنمية المستدامة (مليار دولار)	56
(1. 2)	النفقات الاستثمارية في الجزائر بين 1967-1977 (مليار دينار ج)	68
(2. 2)	تطور خدمة الدين الخارجي في الجزائر 1993-1790 (مليار دولار \$)	72
(3. 2)	مساهمة القطاع الخاص الجزائري في الناتج المحلي الخام قطاعيا بين 1985-2000 (نسبة مئوية) ...	73
(4. 2)	تطور البطالة في الجزائر بين 1985 و 2000 (%)	74
(5. 2)	تطور سعر الصرف دولار/دينار ج خلال الفترة 1988-1998	75
(6. 2)	مساهمة القطاع الصناعي الخاص الجزائري في القيمة المضافة (%) للفترة 1989-2000	77
(7. 2)	برامج التنمية للألفية الثالثة في الجزائر	80
(8. 2)	رصيد الميزانية في الجزائر خلال الفترة 2014-2022 (مليار دينار)	81
(9. 2)	تطور الجباية البترولية في الجزائر كمتوسطات مجمعة تبعا للمخططات التنموية	88
(10. 2)	المساهمة القطاعية (%) في الناتج المحلي الخام للجزائر بين 1963-2021 (قيم مجمعة)	99
(11. 2)	الإطار التشريعي المنظم للقطاع الخاص الجزائري في مرحلة اقتصاد السوق 1988-2022	104
(12. 2)	حجم الاستثمار الخاص في الجزائر بين 1994-2000 (مليار دينار)	106
(13. 2)	مساهمة القطاع الخاص الجزائري في خلق القيمة المضافة (Π) بين 1985-2020	106
(14. 2)	تراكم الاستثمار الدولي المباشر في دول شمال إفريقيا بين 2000-2020 (مليون دولار أمريكي) ...	110
(1. 3)	تنافسية قطاع النقل الجزائري وترتيبه العالمي 2018	117
(2. 3)	مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي للجزائر 1963-2021	118
(3. 3)	التوزيع الجغرافي لأهم مطارات الجزائر (تصنيف سنة 2020)	123
(4. 3)	مقارنة بين التكلفة والعائد للطريق السريع شمال جنوب (ماليزيا) 2000-2024	142
(5. 3)	عائدات الطريق السريع إزمير-أورهان غازي-غازي إسطنبول-تركيا- (الوحدة/دولار أمريكي)	144
(6. 3)	مقارنة بين المشرعات الثلاثة -الطريق السيار شرق غرب-الطريق السريع شمال جنوب (ماليزيا) - الطريق السريع إزمير اسطنبول (تركيا)	145
(7. 3)	البطاقة التقنية لمنافذ الطريق السيار شرق - غرب (الجزائر)	146
(8. 3)	البطاقة التقنية لمشاريع الشراكة (PPPs) لإنجاز الطرقات - نماذج مختارة حول العالم	148
(9. 3)	معطيات حول مشروع الخط السريع جاكرتا-باندونغ (اندونيسيا)	151
(10. 3)	مشاريع النقل بالسكك الحديدية التركية (شبكة القطارات الفائقة السرعة)	155
(11. 3)	المخطط الوطني لتطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية (وضعية سنة 2022، الوحدة: كم)	157
(12. 3)	هيكل تمويل ميترو الأنفاق (%) لمدينة (Pune) الهندية	160
(13. 3)	تفصيل الكلفة التقديرية لنفق ميترو ملبورن-أستراليا- (الوحدة مليون دولار أمريكي)	162

165	..... مراحل توسعة ميترو الأنفاق الجزائر	(14 .3)
166	..... جدول مقارن بين ميترو الجزائر ومشاريع مماثلة عبر العالم	(15 .3)
167	..... البطاقة التقنية لشبكة الترامواي لمدينة صفاقس (تونس)	(16 .3)
171	..... عائدات مطار (Haneda) في اليابان، الفترة 2015-2021	(17 .3)
177	..... تطور حجم التجارة عبر ميناء (Busan) بجزيئه الجديد والقديم بين 2010-2021 (مليون حاوية مكافئ)	(18 .3)
178	..... هيكل التشغيل ميناء (Busan) في قسميه القديم والجديد (كوريا الجنوبية)	(19 .3)
180	..... إحصائيات نشاط ميناء (Klang) الماليزي 2012-2021	(20 .3)
189	..... تطور الطلب العالمي على الطاقة بين 1990-2019 (الوحدة Exajoules)	(1 .4)
195	..... استهلاك الطاقة في الجزائر بين 2000-2020 (مليون طن بترول مكافئ M Tep)	(2 .4)
197	..... الطاقة المتجددة في الجزائر وهدف 22 جيغا واط بحلول 2030	(3 .4)
199	..... إمكانيات وكفاءة مصادر الطاقة المتجدد في الجزائر	(4 .4)
200	..... مشاريع الطاقة المتجددة في الجزائر حيز الخدمة	(5 .4)
214	..... إنتاج الطاقة في الصين بين 2010-2021 عبر آلية مساهمة الشراكة (PPPs)	(6 .4)
216	..... الشراكة بين القطاع العام والخاص في توليد الكهرباء (مقارنة بين الجزائر والمغرب)	(7 .4)
220	..... مساهمة الشراكة (IPPs) في إنتاج الكهرباء بجنوب إفريقيا حتى جوان 2021 (جيغاواط)	(8 .4)
228	..... التحويلات المائية في الجزائر	(9 .4)
229	..... تطور بعض مؤشرات خدمات الصرف الصحي في الجزائر	(10 .4)
230	..... محطات تحلية مياه البحر قيد الخدمة في الجزائر سنة 2021	(11 .4)
232	..... ملخص لأهم الاستثمارات المحسدة بصيغة (PPPs) في الجزائر لتحلية المياه	(12 .4)
235	..... البرنامج السباعي 2020-2026 لبناء محطات تحلية المياه في المملكة العربية السعودية	(13 .4)
236	..... المرحلة الأولى من خطة (SWPC) لبناء محطات تحلية المياه في المملكة العربية السعودية	(14 .4)
246	..... محطة السمرا (الأردن)، مؤشرات ومعطيات	(15 .4)
256	..... توقعات سوق (ICT) الدولية خلال 2023 (مليار \$)	(16 .4)
259	..... مؤشرات قطاع (ICT) في الجزائر سنة 2022	(17 .4)
261	..... مؤشر تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصال (IDI) في الجزائر	(18 .4)
261	..... مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية (IDEG) في الجزائر	(19 .4)
262	..... مؤشر الاتصال العالمي (GCI) في الجزائر	(20 .4)
262	..... مؤشر الاتصال العالمي بالمحمول (GSMA) في الجزائر	(21 .4)
263	..... مؤشر الابتكار العالمي للمنظمة العالمية للملكية الفكرية (GII) في الجزائر	(22 .4)
267	..... هيكل تمويل برنامج (JEI) في الأردن بين الشركاء (مليون دولار أمريكي)	(23 .4)
269	..... تقييم مشروع (Superfast Cornwall) في بريطانيا، الأهداف والنتائج (جوان 2015)	(24 .4)
271	..... النفقات الاستثمارية في قطاع (ICT) الماليزي بين 1996-2010 (مليون رينغيت محلي)	(25 .4)
284	..... تركيبة النفايات الصلبة في اندونيسيا	(1 .5)

284	..... حجم النفايات اليومية في مقاطعة جاوة الغربية (أندونيسيا) لسنة 2018 (متر مكعب/اليوم)	(2 .5)
287	..... التركيبة الفيزيائية للنفايات في الهند	(3 .5)
287	..... فجوة تسيير النفايات الصلبة في الهند بين 2016-2021	(4 .5)
288	..... تسيير النفايات الحضرية في مختلف المدن والمقاطعات الهندية وفق صيغة الشراكة (PPPs)	(5 .5)
300	..... مشاريع الشراكة (PPPs) في قطاع الصحة التركي حتى سنة 2022	(6 .5)
305	..... أهم مشاريع الشراكة (PPPs) في قطاع التعليم العالي في الو.م.أ.	(7 .5)
310	..... البرنامج الوطني لبناء ملاعب كرة القدم في الجزائر	(8 .5)
310	..... الملاعب المعنية بعقود الشراكة (PPPs) المحتضنة لكأس العالم 2014 بالبرازيل	(9 .5)
311	..... فعالية إنجاز ملاعب كأس العالم 2014 بالبرازيل، مقارنة الصيغ من حيث الكلفة والآجال	(10 .5)

III. قائمة الأشكال.

الصفحة	العنوان	الرقم
16	تطور أهداف التنمية مع تطور الفكر التنموي	(1. 1)
25	تطور الشراكة (PPPs) عبر العالم بين 1990-2022	(2. 1)
26	عناصر الفاعلية عبر الشراكة (PPPs)	(3. 1)
30	التدرج في الشراكة بين القطاعين العام والخاص (معدل الإدماج/مقل المخاطر)	(4. 1)
32	التكامل بين مبادئ الإدارة الحديثة (NPM) والشراكة (PPPs)	(5. 1)
34	الشراكة (PPPs) وآثارها على النمو الاقتصادي، الفقر والبطالة	(6. 1)
37	محاور دعم التنمية من خلال الشراكة (PPPs)	(7. 1)
40	الآثار المركبة لعملية الاستثمار في البنية التحتية	(8. 1)
41	تطور الاستثمار العمومي بين 1991-2018 عبر العالم كنسبة مئوية (% إلى GDP)	(9. 1)
42	العالم في حاجة لمزيد من الاستثمارات في البنية التحتية آفاق 2030	(10. 1)
46	الاقتصاد والكفاءة والفاعلية عناصر أساسية في تحقيق القيمة مقابل رأس المال (VFM)	(11. 1)
53	التنمية المستدامة بأبعادها الاقتصادية، الاجتماعية والبيئية	(12. 1)
59	الشراكة محور أهداف التنمية المستدامة	(13. 1)
76	مساهمة قطاع الصناعة العام للجزائر في القيمة المضافة للناتج المحلي الخام (%) بين 1989-2000	(1. 2)
78	نمو الناتج المحلي الإجمالي للجزائر (%) في الفترة 1971-2010	(2. 2)
85	تطور إنتاج النفط والغاز في الجزائر 1970-2020	(3. 2)
86	هيكل الإيرادات العامة في الجزائر (مليون دينار)	(4. 2)
89	نسبة عائدات النفط (%) إلى الناتج المحلي الإجمالي (GDP) في الجزائر	(5. 2)
94	تطور الموازنة العامة في الجزائر بين 2000-2021	(6. 2)
95	تطور معدلات البطالة، التضخم وصادرات النفط في الجزائر بين 1990-2022	(7. 2)
98	نمو الناتج المحلي الإجمالي (GDP) للجزائر بين 2004-2022 (مليار دينار)	(8. 2)
107	تطور مساهمة القطاع الخاص الجزائري في القيمة المضافة (%)	(9. 2)
108	تدفق الاستثمار الأجنبي ومساهمته في الناتج المحلي الإجمالي للجزائر للفترة 1970-2021	(10. 2)
109	الاستثمار الدولي المباشر في الجزائر 2000-2021	(11. 2)
111	توزيع الاستثمار الأجنبي المباشر في شمال إفريقيا والشرق الأوسط سنة 2019	(12. 2)
120	الفجوة الدولية في مجال النقل دوليا (مليار دولار أمريكي) بين 2016-2030	(1. 3)
126	شبكة الميترو والترامواي لمدينة الجزائر العاصمة	(2. 3)
128	هيكل الاستثمار الدولي بصيغة (PPPs) بين قطاعات النقل الفرعية بين 2010-2021 (%)	(3. 3)
130	مشاريع الطرق بصيغة الشراكة (PPPs) بين 1990-2021 عبر العالم	(4. 3)
132	مشاريع الشراكة (PPPs) دوليا في مجال النقل بالسكك الحديدية بين 1990-2021	(5. 3)
133	الاستثمار في هياكل السكة الحديدية إقليميا 2010-2018 (مليار يورو)	(6. 3)
135	مشاريع الشراكة (PPPs) في بناء وتطوير المطارات بين 1990-2021 عبر العالم	(7. 3)

136	..... مشاريع الشراكة (PPPs) في بناء وتطوير الموانئ بين 1990-2021 عبر العالم	(8 .3)
137	..... مشاريع الشراكة(PPPs) في قطاع النقل بين 1990-2021	(9 .3)
139	..... الاستثمار الخاص الدولي في مجال النقل بين 2010-2021 (مليار دولار أمريكي)	(10 .3)
140	..... خريطة لأهم الطرقات في الجزائر لسنة 2021	(11 .3)
153	..... هيكل تمويل خط السكة الحديدية اللاوس-الصين	(12 .3)
158	..... مشاريع مد شبكة السكك الحديدية الجزائرية (2022)	(13 .3)
164	..... مخطط ميترو الأنفاق بالعاصمة لما قبل الاستقلال	(14 .3)
169	..... الاستثمار الدولي لبناء المطارات في إطار الشراكة (PPPs) بين 2011-2021	(15 .3)
172	..... تطور عدد المسافرين في مطار جدة الدولي بين 2011-2021 (ألف شخص)	(16 .3)
174	..... مداخيل وأرباح مطار المدينة المنورة بين 2012-2018 (مليون €)	(17 .3)
175	..... الاستثمار الدولي لبناء الموانئ في إطار الشراكة (PPPs) بين 2011-2021	(18 .3)
179	..... مشاركة القطاع الخاص في تطوير مطار (Klang) الماليزي	(19 .3)
188	..... أركان برامج الإصلاح الطاقوي نهاية القرن 20	(1 .4)
189	..... الإنتاج العالمي من الطاقة بين 1990-2019	(2 .4)
190	..... تطور الإنتاج العالمي من الكهرباء حسب المصدر بين 1990-2019 (تيراواط ساعي)	(3 .4)
191	..... توقعات الإنتاج العالمي للطاقة آفاق 2050 (الوحدة: هيكسا جول)	(4 .4)
192	..... تطور الاستثمار الدولي في مجال الطاقة بين 2017-2022 (مليار \$)	(5 .4)
192	..... تطور مساهمة الطاقات المتجددة في توليد الكهرباء دوليا بين 2011-2021	(6 .4)
193	..... متطلبات الانتقال الطاقوي الدولي بحسب طبيعة الاستثمار ومصدر التمويل	(7 .4)
194	..... تطور الاستهلاك الداخلي من الطاقة إلى الإنتاج الكلي (%) بين 2004-2020	(8 .4)
195	..... هيكل الاستهلاك الوطني للطاقة حسب مصدرها	(9 .4)
202	..... الشراكة (PPPs) لتحقيق أهداف الانتقال الطاقوي	(10 .4)
206	..... خريطة الإشعاع الشمسي في الجزائر (الوحدة كيلوواط/م ²)	(11 .4)
209	..... أهداف ورزنامة التحول الطاقوي لجمهورية الصين الشعبية	(12 .4)
210	..... هيكل برنامج الانتقال الطاقوي الصيني 2020-2060	(13 .4)
211	..... تطور إنتاج الكهرباء الصينية من الرياح والطاقة الشمسية (تيراواط/ساعي)	(14 .4)
212	..... الزيادة السنوية في قدرات الإنتاج الصيني من الطاقة الشمسية (جيغاواط)	(15 .4)
219	..... البرامج المعتمدة لتطوير الطاقات المتجددة في جنوب إفريقيا	(16 .4)
225	..... واقع الشراكة (PPPs) دوليا في قطاع المياه والصرف الصحي بين 1990-2021	(17 .4)
227	..... الإطار العام لقطاع المياه والصرف الصحي في الجزائر	(18 .4)
231	..... مخطط الإستراتيجية الشاملة لقطاع الموارد المائية في الجزائر	(19 .4)
237	..... هيكل مشروع جيبيل 3-ب- لتحلية المياه (المملكة العربية السعودية)	(20 .4)
243	..... توسع برنامج (PPPSTs) عبر المدن الصينية بين 2015-2020	(21 .4)
244	..... تطور الشراكة (PPPs) في قطاع المياه في الصين الشعبية بين 2010-2019 (مليون \$)	(22 .4)

250	..... هيكل عقد الشراكة لتطوير محطة أم الهيمان لمعالجة المياه بالكويت	(23 .4)
252	..... الشراكة (PPPs)، تكنولوجيا المعلومات والاتصال في خدمة التنمية	(24 .4)
255	..... الاستثمار الدولي في سوق (ICT) بين 2016-2023	(25 .4)
266	..... هيكل المشاركة لتنفيذ برنامج PPPs-SiN (سويسرا)	(26 .4)
280	..... مخطط تسيير النفايات في الجزائر	(1 .5)
281	..... نوعية وكمية النفايات المسترجعة في الجزائر (طن/سنويا)	(2 .5)
282	..... آثار تفعيل الشراكة (PPPs) في قطاع النفايات الصلبة	(3 .5)
285	..... هيكل مشروع محطة معالجة النفايات وإنتاج الطاقة (LegokNangka) بأندونيسيا	(4 .5)
290	..... هيكل مشاريع الشراكة (PPPs) في مجال جمع ومعالجة النفايات الصينية عام 2020	(5 .5)
294	..... هيكل الشراكة (PPPs) في قطاع الصحة	(6 .5)
296	..... الإنفاق الحكومي (%) إلى الناتج المحلي الخام (GDP) في قطاع الصحة	(7 .5)
298	..... هيكل التمويل في إطار الشراكة (PFI)	(8 .5)

.IV قائمة الملاحق.

الصفحة	العنوان	الرقم
347	المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية للجزائر 2021.....	I
353	حوصلة إحصائية لأهم مؤشرات المحاسبة العمومية للجزائر للفترة 1962-2020.....	II

ADB	Asian Development Bank
ADE	Algérienne Des Eaux
ANA	Agence Nationale des Autoroutes
ANBT	Agence National des Barrages & Transferts
APEC	Asian-Pacific Economic Cooperation
BAD	Bank Africaine de Développement
BFM	Build-Finance-Maintenance
BLT	Build-Leasing-Transfer
BOLT	Build-Own-Leasing-Transfer
BOO	Build-Own-Operate
BOOT	Build-Own-Operate-Transfer
BOT	Build-Operate-Transfer
BTPH	Bâtiments, Travaux Public & Hydraulique
CCs	Information and Communication Technologies
CDER	Centre des Energie Renouvelables
CEREFÉ	Commission for Renewable Energy and Energy Efficiency
DBFO	Design-Build-Finance-Operate
EBRD	European Bank for Reconstruction & development
EEE	Economy, Efficiency, Effectiveness
GDP	Gross Domestic Product
ICT	Concession Contrates
IEA	International Energy Agency
IFC	International finance company
IMF	International Monetary Found
ISWA	International Solid Waste Association
JICA	Japan International Cooperation Agency
LCs	Leasing Contracts
MCS	Management Contracts
NPM	New Public Management
OECD	Organization of Economic Cooperation and Development
OM	Operate-Maintenance
ONA	Office National d'Assainissement
ONID	Office National d'Irrigation & Drainage
ONS	Office National des Statistiques
PFI	Public Financing Investment
PIB	Produit Intérieur Brut
PPI	Private Participation in Infrastructures
PPPs	Public-Private Partnerships
RADP	République Algérienne Démocratique et Populaire
SCs	Service Contracts
SDGs	Sustainable Development Goals

SNTF	Société Nationale de Transport ferroviaires
UNCTAD	United Nations Commission for Trade and Development
VfM	Value for Money

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار
تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء
التجارب الدولية

المقدمة

تمهيد:

شهد العالم بداية ثمانينيات القرن الماضي تحولا جذريا لمناهج إدارة وتمويل برامج التنمية الاقتصادية وتنظيم العلاقة بين مختلف الفاعلين، وقد ارتبط ذلك بمفهوم الدولة ودورها في هذه العملية، هذا التحول كان نتيجة لمحدودية المبادئ الكينزية التي ركزت على دور الدولة في العملية التنموية من خلال توسيع الطلب على مخرجات النشاط الإنتاجي من سلع وخدمات، ومع اتساع أوجه الخلل والقصور خاصة ما تعلق بتدني المردودية والكفاءة الإنتاجية والإدارية وشح الموارد مقارنة بحجم النفقات، برزت أفكارا جديدة تدعو لإشراك القطاع الخاص وفق آليات تسمح بتغطية هذا القصور وتخفيف العبء الذي تتحمله الدولة، ومع الموجة الجديدة هذه مالت بوصلة الاقتصاد نحو القطاع الخاص والمبادرة الفردية على أوسع نطاق وقلبت موازين القوى لصالح عامل رأس المال على حساب العمل، وفي هذا السياق طُرحت نماذج مبتكرة تم تقديمها كحلول للاستمرار في توفير الخدمات العمومية وتمويل برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ومن أهم النماذج المبتكرة تبرز الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

رغم أن أولى تجارب الشراكة بين القطاعين العام والخاص تعود إلى عقود خلت في دول عديدة عبر العالم، إلا أنها عرفت زخما متسارعا مع مطلع تسعينيات القرن الماضي مدعومة من التيار النيوليبرالي الصاعد في الدول الغربية، والذي يركز على ثلاثية التحرير الاقتصادي، دعم الخصخصة وإشراك القطاع الخاص، وتحقيق التوازنات الكلية أو الاستقرار الماكرو اقتصادي، ذلك أن المقاربة النيوليبرالية ترى بعدم نجاعة تدخل الدولة في الاقتصاد وتوفير الخدمات العمومية، وترى أن القطاع العام غالبا ما يتحول إلى مرتع للبيروقراطية والفساد وسوء الإدارة وتبديد المال العام، في المقابل يقوم النموذج الجديد بإعلاء شأن القطاع الخاص من خلال قدراته على تحقيق نجاعة أكبر وتديبر أفضل إضافة إلى نزعته الدائمة إلى الابتكار واستعمال التكنولوجيات الحديثة، كما أن شح الموارد المالية وضرورة التحكم في عجز الموازنة والدين العام ومجمل التوازنات الخارجية والتضخم كلها عوامل تحد من قدرة الدولة على الاستمرار في القيام بدورها الاقتصادي والاجتماعي والتنموي، لهذا يعتبر مؤيدو الطرح النيوليبرالي أن دخول القطاع العام في شراكة مع نظيره الخاص يمثل أحد الحلول البديلة لتلبية الحاجيات المتزايدة للمجتمع من خدمات عامة وبنية تحتية بل وتمتد إلى تلك الخدمات ذات الطابع الاجتماعي من تعليم وصحة وماء وصرف صحي بما يشكل قاعدة صلبة لتحقيق التنمية ودعم النشاط الاقتصادي.

كما تجدر الإشارة إلى الدور المحوري الذي لعبته المؤسسات المالية الدولية وعلى رأسها مجموعة البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، وأخرى إقليمية كالبنك الأوروبي للاستثمار والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية والبنك الآسيوي للتنمية... في دفع الدول والحكومات إلى اعتماد وصفة الشراكة بين القطاعين العام والخاص متدرّعة بالمساعدة الفنية تارة والمعونة لدفع عجلة التنمية تارة أخرى.

وتندرج هذه الدراسة ضمن الأبحاث الرامية لبلورة نماذج تنموية مكملّة لأخرى هدفها معالجة بعض الاختلالات التي تطال برامج التنمية المطبقة في الجزائر والمدعومة أساسا من الميزانية العامة للدولة، هذه الأخيرة لم تعد قادرة على تمويل

الاستثمار العمومي وإنعاش النمو الاقتصادي في ظل التذبذب الكبير في أسواق النفط الدولية وما خلفه ذلك من آثار على الملاءة المالية للجزائر في ظل التقلبات الاقتصادية والجيوسياسية الأخيرة.

وينتظم بحثنا هذا ضمن الدراسات الإستكشافية موضوعا ومنهجيا ويدرس إمكانية تفعيل واحدة من الآليات التمويلية ذات الأبعاد التنموية والموسومة بـ: "الشراكة بين القطاعين العام والخاص"، هذا النموذج يلقي رواجاً كبيراً في العقود الثلاثة الماضية ويشكل أحد الحلول البديلة لتنفيذ مشاريع تنموية هامة خاصة ما تعلق منها بمياكل البنية التحتية وتقديم الخدمات ذات الصلة، وبهذا يمكن أن تكون هذه الدراسة دعماً للمساعي الرامية لإرساء نموذج محلي قابل للتطبيق وإسهاماً في تطوير أداء القطاع الخاص والعام محلياً اعتماداً على تجارب دولية وإقليمية مختارة بعناية ودقة بالغين بما يتوافق وأهداف الدراسة.

I. إشكالية الدراسة:

برزت آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتم اعتمادها عبر عديد الدول في مجالات عدة وجمعت بين أهداف تمويلية وأخرى متعلقة بتوفير الكفاءة والفعالية لمشاريع تنموية في قطاعات إستراتيجية، فإذا كانت الدول النامية والفقيرة وذات العسر المالي ترى فيها فرصة لتغطية الفجوة التمويلية فإن دولاً أخرى وجدت في الشراكة مع القطاع الخاص فرصة للإستفادة من عديد المزايا التقنية والفنية التي يضيفها الشريك الخاص للجهد التنموي. وبالعودة للحالة الجزائرية يمكننا ملاحظة حاجتنا المتزايدة لمصادر التمويل في ظل انحسار مواردنا بعد الصدمة لنفطية لسنة 2014 من جهة، ومن أخرى فإن افتقارنا لآليات فعالة لتنفيذ المشاريع التنموية يدفعنا لتبني آليات جديدة يمكنها تحسين الكفاءة والفعالية، سيما في مجال إنجاز وتطوير البنية التحتية وتقديم الخدمات ذات الصلة في هذا الظرف الحساس الذي تمر به الجزائر، وفي إطار هذه الدراسة نحاول الإجابة على الإشكالية التالية:

إلى أي مدى يمكن اعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص خياراً تنموياً بديلاً لدعم التنمية في الجزائر على ضوء التجارب الدولية؟

للإجابة على هذه الإشكالية، تم طرح التساؤلات الفرعية كما يلي:

- انطلاقاً من المزايا التي توفرها الشراكة بين القطاعين العام والخاص، هل يمكن للنموذج أن يرقى بذاته كأحد الخيارات التنموية أم أنه لا يتعدى أن يكون آلية تمويلية؟
- وما هي مبررات تبني الشراكة مع القطاع الخاص محلياً ثم ما هي فرص نجاح النموذج محلياً؟ وماهي القطاعات الأصلح لتفعيل آلية الشراكة مع القطاع الخاص؟
- كيف يمكننا الإستفادة من التجارب الدولية وتوظيفها لصياغة نموذج وطني للشراكة بين القطاعين العام والخاص؟
- ما هي الخطوات العملية الواجب اتخاذها والتي من شأنها تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر؟

II. فرضيات الدراسة:

وللإجابة على إشكالية الدراسة والتساؤلات المطروحة تم صياغة الفرضيات التالية:

- **الفرضية الأولى:** تشكل الشراكة مع القطاع الخاص نموذجا تمويليا وقناة لحشد موارد جديدة، كما أن المزايا الاقتصادية والفنية التي تنطوي عليها من كفاءة وفعالية ومساهمة في نقل التكنولوجيا وتقنيات الإدارة الحديثة والتي يوفرها القطاع الخاص تجعل من أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص نموذجا تنمويا يتعدى الحلقة التمويلية الضيقة.
- **الفرضية الثانية:** يبقى أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص أحد الخيارات المكتملة والمطروحة لدعم التنمية في الجزائر لارتباطه أساسا بمشاريع البنية التحتية والتي تشكل جانبا وازنا في جهود التنمية عبر قطاعات إستراتيجية.
- **الفرضية الثالثة:** يوفر الاقتصاد المحلي الجزائري فرصا حقيقية لتفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مختلف القطاعات.
- **الفرضية الرابعة:** يمكن أن تشكل التجارب الدولية منطلقا لبناء نموذج محلي للشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر بناء على النتائج المحصلة من مختلف هذه التجارب.

III. أهمية الموضوع:

تكتسي الشراكة بين القطاعين العام والخاص أهمية بالغة كواحدة من آليات تمويل وتنفيذ السياسة التنموية ودعم المشاريع العامة التي من شأنها الوفاء بحاجيات الجمهور المتزايدة ومتطلبات التمدن والحضارة على قدر من الجودة والكفاءة، كما أن الشراكة تفسح المجال واسعا أمام مشاركة أكبر للقطاع الخاص في وضع وتنفيذ البرامج التنموية والخدمية والقضاء على الفجوة التمويلية في ظل عجز الموازنة العامة للدول.

إن إثارة هذا الموضوع في هذا التوقيت بالذات من شأنه تقديم حلول جذرية للعملية التنموية والتي تعرف صعوبات مالية وفنية منذ سنوات في الجزائر على ضوء تجارب إقليمية ودولية مختارة، كما تحاول هذه الدراسة تقديم بعض التجارب الدولية الرائدة والمساهمة في تفعيل الآلية محليا من خلال التأسيس النظري واقتراح الأطر القانونية والتنظيمية لتطبيقها على أوسع نطاق.

IV. أهداف الدراسة:

تنطوي هذه الدراسة على أهداف جوهرية يمكن إنجازها فيما يلي:

- الإحاطة بمزايا أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛

- دراسة إمكانية تطبيق نموذج الشراكة مع القطاع الخاص محليا؛ وإذا كان من الممكن ما هي المجالات المناسبة لذلك؟
- تسليط الضوء على بعض التجارب الدولية الرائدة بهدف محاولة نقلها وتثمينها محليا في سبيل دعم التنمية المحلية؛
- متابعة مدى قابلية تطبيق هذا النموذج في الجزائر بناء على الواقع المحلي ونتائج التجارب الدولية المعتمدة في الدراسة.

V. المنهج المتبع وأدوات الدراسة:

للإحاطة بأهداف الدراسة والوصول إلى أهدافها تم اعتماد المنهج الوصفي والتحليلي لمختلف البيانات والمعطيات المستقاة من مختلف المصادر والمراجع المتنوعة، إضافة إلى المنهج المقارن عند دراستنا لمختلف التجارب الدولية ومحاوله إسقاطها والإستفادة منها محليا.

VI. أسباب اختيار الموضوع:

يأتي اختيار الموضوع ضمن المساعي الرامية لتسليط الضوء على أحد أهم الآليات الحديثة التي تم اعتمادها على نطاق واسع عبر العالم لتمويل مشاريع البنية التحتية وتقديم الخدمات العامة، حيث عرفت الشراكة بين القطاعين العام والخاص زخما كبيرا خلال السنوات الماضية وهذا إنما مرده بالدرجة الأولى إلى المزايا التي توفرها في سبيل دعم التنمية، من جهة أخرى، وإذ لمسنا مؤخرا رغبة كبيرة من السلطات العليا في البلاد تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص واعتمادها أسلوبا تنمويا وهذا ما تبناه برنامج الحكومة الأخير، حيث شكل ذلك حافزا للمساهمة في تحقيق هذه المقاربة. وعليه، جاءت الدراسة لتشكّل دعما لهذا التوجه والمساهمة في تأسيس قواعد كفيلة بتطبيق آلية الشراكة محليا بالتركيز على القطاعات الإستراتيجية والتي أثبتت التجارب الدولية نجاحها.

VII. إطار الدراسة:

تركز دراستنا هذه على تقديم آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص باعتبارها أسلوبا لتمويل المشاريع العامة في مختلف القطاعات وسبل تفعيلها محليا انطلاقا من تجارب دولية وإقليمية مختارة، ووصولاً لذلك، عرجت هذه الدراسة على مختلف البرامج والسياسات التنموية المطبقة في الجزائر منذ الإستقلال، كما قدمت تجارب دولية وإقليمية امتدادا لثلاثة عقود خلت تم اختيارها بما يتوافق ومجال الدراسة انطلاقا من دراسة قطاعية مفصلة لمختلف المشاريع التنموية في الجزائر.

VIII. الدراسات السابقة:

- دراسة "قنادزة جميلة" الموسومة بعنوان: "الشراكة العمومية الخاصة والتنمية الاقتصادية في الجزائر"، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية 2017-2018، وقد تناولت الدراسة الإشكالية التالية: كيف تساهم الشراكة العمومية الخاصة في تحقيق التنمية الاقتصادية؟ تم تسليط الضوء من

خلالها على عقود الشراكة المبرمة في قطاع المياه والصرف الصحي سيما عقود تسيير شبكة مياه الشرب في المدن الكبرى (الجزائر، وهران، قسنطينة وعنابة)، وقد خلصت نتائج الدراسة لما يلي:

○ أسهمت الشراكة المبرمة مع شركات خاصة أجنبية فيتحسين خدمات مياه الشرب انعكست على نسبة التموين بالمياه وطرق التسيير والصيانة.

○ لم تنجح هذه العقود في نقل التقنية والتكنولوجيا وطرق التسيير الحديثة إلى الشريك الوطني عند نهاية العقود التي كانت قصيرة نسبيا ما أدى إلى تراجع وضعية القطاع من جديد.

- دراسة "سنوسي بن عومر" الموسومة بعنوان: "فعالية الاستثمار الأجنبي المباشر: تقييم تجربة الشراكة قطاع عام خاص"، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014، وقد تناولت الدراسة الإشكالية التالية: كيف يمكن للشراكة أن تساهم في تنشيط الاستثمار الأجنبي المباشر وما مدى فعاليتها كخيار استراتيجي؟ وقد خلصت نتائج الدراسة لما يلي:

○ تمثل الشراكة بين القطاعين العام والخاص نموذجا فعالا يوصى بتطبيقه محليا مع ضرورة الاستفادة من التجارب الدولية والعمل بتوصيات المؤسسات الدولية لصياغة نموذج محلي؛

○ أعطت تجربة الشراكة بين القطاعين العام والخاص نتائج مشجعة رغم أنها لم تزل في بداياتها الأولى، وتدعو لثمين نموذج الشراكة والاستفادة من خصائصه عند تقديم الخدمات العمومية.

- دراسة "الكحل الأمين" تحت عنوان: "الشراكة بين القطاع العام والخاص في الجزائر، دراسة حالة شركة المياه والتطهير لوهران (SEOR)"، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014، والذي حاول من خلالها الباحث الإجابة عن الإشكالية التالية: إلى أي مدى ساهمت الشراكة بين القطاع العام والخاص في تطوير الخدمة العمومية؟ أين خلص الباحث إلى النتائج التالية:

○ يمكن للشراكة بين القطاع العام والخاص أن تقدم حولا جذرية لضعف الأداء الذي تعرفه الهيئات العامة في قطاعات مختلفة، وعليه وجب تشجيع آلية الشراكة والإسراع فيوضع الإطار القانوني والتنظيمي للنموذج.

○ ضرورة الاستفادة من التجارب الدولية عند اعتماد الشراكة محليا.

- دراسة "يعرب محمد الشرع" تحت عنوان: "دور القطاع الخاص في إدارة المرافق العممة الاقتصادية، دراسة مقارنة، مفاهيم في التشاركية بين القطاعين العام والخاص"، صدرت هذه الدراسة سنة 2010 في كتاب عن دار الفكر للنشر والإشهار، دمشق، سوريا، ناقشت الدراسة الأبعاد القانونية والإدارية والتنظيمية لنموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تسيير المرافق العمومية وتقديم الخدمات مع التركيز على نموذج الـ B.O.T، وخلصت الدراسة إلى:

- التأكيد على فاعلية الشراكة في إدارة المرفق العمومي وتقديم الخدمات العامة بكل نجاعة؛
- كما أكدت على المزايا التي يوفرها النموذج بصفته آلية فعالة لتحسين الأداء الاقتصادي ودم التنمية.
- دراسة الدكتور "أحمد أبو بكر بدوي" والدكتور "طارق عبد القادر اسماعيل" الموسومة بـ: "أطر الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول العربية"، تم تقديم الدراسة تحت إشراف صندوق النقد العربي في ديسمبر 2020، أين قدمت تفصيلاً لواقع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في العالم العربي وخرجت بالتوصيات التالية:
 - أهمية تبني نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البلاد العربية الذي من شأنه دعم التنمية والبنية التحتية؛
 - الدعوة إلى استكمال الأطر القانونية والتنظيمية والمؤسسية التي تسمح بتطبيق الشراكة في الوطن العربي؛
 - تشجيع اعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ مشاريع الاستثمار العمومي.
- دراسة "بيرناردين أكيثوبي، ريتشارد هيمينغ وغيرد شوارتز" تحت عنوان: "الاستثمار العام والشراكة بين القطاعين العام والخاص"، وقد صدرت الدراسة عن صندوق النقد الدولي سنة 2008 ضمن منشوراته في "سلسلة قضايا اقتصادية"، العدد رقم 40، وتم ترجمتها لعدة لغات، حيث رسخت مفهوم الشراكة كآلية مستحدثة لدعم الاستثمار العمومي وتطوير البنية التحتية وفق منظور صندوق النقد الدولي ومؤسسات الأمم المتحدة، هذه الرؤيا أكدت على:
 - فعالية التمويل الخاص لمشاريع الاستثمار وتطوير البنية التحتية في ظل المزايا الاقتصادية التي توفرها الشراكة مع القطاع الخاص، وعلى رأسها تقليل مخاطر الدين العام ومعالجة الفجوة التمويلية؛
 - أهمية الحلول العملية الكفيلة بتعميق أشكال التعاون والشراكات في إطار تنفيذ برامج تنموية، كما قدمت توجيهات هامة لتفعيل نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- دراسة كلا من "Robert Osei-Kyei" و"Albert P.C. Chan" الصادرة في كتاب سنة 2021 عن دار النشر "Springer" تحت عنوان: "International Best Practices of Public-Private Partnership" والتي قدمت آلية الشراكة نظرياً وتطبيقياً استناداً إلى تجارب مختارة عبر العالم، جاء الكتاب في تسعة فصول وخلصت توصياته إلى:
 - العمل على تفعيل آلية الشراكة لتنفيذ برامج التنمية خاصة المتعلقة بتطوير البنية التحتية؛
 - ضرورة إشراك القطاع الخاص لدعم جهود التنمية ومعالجة قصور القطاع العام الذي أثبت عجزه في ضمان التنمية؛
 - تشير نتائج التجارب التي استعرضتها الدراسة دليلاً على نجاح النموذج في مختلف الدول وعديد القطاعات.

- دراسة "مها ناصر السدرة" و"نورة ناصر الدوسري" بعنوان: "عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص"، مقال منشور بمجلة "العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية"، المجلد الثالث، العدد الخامس، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، ماي 2019، تناولت الدراسة دور القطاع الخاص في تعزيز سياسة الاستثمار العمومي وتحقيق التنوع الاقتصادي ضمن "رؤية 2030" ومعالجة الاختلالات التي تركتها الأزمة النفطية الأخيرة على تنفيذ البرامج التنموية وتمويلها، كما خلصت الدراسة إلى:

○ تتمين الشراكات مع القطاع الخاص كوسيلة لتحقيق أهداف الخطة التنموية للمملكة آفاق 2030؛

○ ضرورة التغلب على المعوقات الإدارية والتنظيمية والتشغيلية بهدف خلق شراكة حقيقية وفعالة مع القطاع الخاص.

- دراسة الدكتور "هشام مصطفى محمد سالم الجمل" تحت عنوان: "الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأداة لتحقيق التنمية المستدامة"، صدرت الدراسة في مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا (جامعة الأزهر)، جمهورية مصر العربية، المجلد الحادي والثلاثون، العدد الرابع، سنة 2016، تناولت فصول الدراسة بالتفصيل أهمية ومكانة آلية الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية وتطويرها وتحفيز النمو من خلال عديد المزايا الفنية والتمويلية والإدارية، وخلصت الدراسة إلى:

○ الدور الفعال الذي يلعبه نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تحقيق التنمية؛

○ العمل على وضع إطار واضح المعالم يسمح بتطبيق نموذج الشراكة بفاعلية أكبر.

على العموم فإن الدراسات المتوفرة محليا لم تكن سوى تقييما للتجربة الجزائرية من خلال عقود قطاعية محدودة على غرار تسيير شبكة المياه عبر المدن الكبرى، هذه التجربة لا يمكن اعتمادها مؤشرا لصلاحية النموذج من عدمه، وعليه فإن هذه الدراسة تحاول إسقاط نموذج الشراكة على ميادين أخرى ذات أهمية ضمن السياسة التنموية وفق الصيغ المتاحة انطلاقا من نتائج محققة إقليميا ودوليا، ولتجاوز هذه الفجوة اعتمدت الدراسة على التجارب الدولية ونتائجها في محاولة لدراسة مدى صلاحية النموذج محليا ومعالجة المعوقات التشغيلية والإدارية والتنظيمية في وجه الشراكة مع القطاع الخاص.

IX. صعوبات الدراسة:

انطوت هذه الدراسة على بعض الصعوبات التقنية والتطبيقية والقانونية والمؤسسية التي أعاققت عملنا والتي يمكن اختصارها فيما يلي:

○ غياب التجربة المحلية وفق نموذج الشراكة وعدم اعتمادها في تنفيذ المشاريع العامة واقتصارها على ميدان محدودوما تبعه من قلة البيانات وشرح الأرقام ما لم يسمح لنا ببناء نموذج مقارن قابل للتقييم؛

○ غياب الإطار القانوني والمؤسسي الذي يضبط آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر، ما حتم علينا العودة إلى التأسيس وبناء نموذج جديد مع مراعاة القوانين والتنظيمات السارية المفعول؛

○ شح الأرقام والبيانات والإحصائيات الخاصة بمختلف المشاريع المختارة والتي قوضت خياراتنا في اختيار أبرز التجارب الدولية الرائدة.

X. هيكل الدراسة:

انطلاقاً من إشكالية الدراسة والفرضيات الملحقة بما قمنا بتقسيم هذا البحث إلى خمسة فصول بما يساعد على الوصول إلى الإجابة على إشكالية الدراسة واختبار الفرضيات المطروحة، وجاء ترتيب الفصول كما يلي:

الفصل الأول: تضمن مفاهيم أساسية حول التنمية الاقتصادية والشراكة بين القطاعين العام والخاص، أين تم التطرق للإطار المفاهيمي والنظري لموضوع الدراسة وتقديم بعض الروابط الدالة بين آلية الشراكة ودورها في دعم الجهود التنموية.

الفصل الثاني: جاء تحت عنوان الاقتصاد الجزائري بين الواقع ومحاولات التنمية، وفيه عرض لمختلف البرامج التنموية المطبقة في الجزائر المستقلة تحلله تحليل وتبيان لدور كل من القطاع العام ونظيره الخاص ضمن جهود التنمية وما واجهها من عراقيل.

الفصل الثالث: الذي ناقش فرص تفعيل الشراكة (PPP) لتطوير قطاع النقل، حيث ناقش هذا الفصل دور آلية الشراكة في دعم البنية التحتية لقطاع النقل وتقديم الخدمات العامة مع محاولة لتسليط الضوء على المشاريع المحلية القابلة للتجسيد وفق النموذج على ضوء تجارب دولية مختارة.

الفصل الرابع: والذي ناقش بدوره فرص دعم البنية الاقتصادية من خلال تفعيل الشراكة (PPP)، انطلاقاً دائماً من تجارب دولية رائدة بالتركيز على قطاعات إستراتيجية ووازنة.

الفصل الخامس: تحت عنوان تفعيل الشراكة (PPP) لدعم البنية التحتية الاجتماعية ويأتي هذا الفصل ليسلط الضوء على قطاعات البنية التحتية الاجتماعية مستشهداً دائماً بتجارب دولية مختارة.

الفصل الأول

مفاهيم أساسية حول التنمية الاقتصادية والشراكة بين القطاعين العام والخاص

- المبحث الأول: مفاهيم حول التنمية الاقتصادية.
- المبحث الثاني: الإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).
- المبحث الثالث: دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في دعم التنمية الاقتصادية.
- المبحث الرابع: الشراكة (PPPs) لبلوغ أهداف التنمية المستدامة (SDGs).

تمهيد:

تشكل التنمية الاقتصادية محور السياسات والجهود التي تسعى لتحقيقه مختلف الدول والحكومات والمنظمات، وهي بذلك تبحث عن أنجع الآليات التي تسمح بالوصول إلى التنمية المنشودة من خلال تعبئة مختلف الإمكانيات المتاحة وإشراك مختلف الفاعلين، والمتتبع للقضايا التنموية يرى تمايزا واضحا في المناهج التنموية المطبقة باختلاف الفكر الاقتصادي ومدارسه، واختلاف الزمان والمكان إضافة إلى التطور التاريخي لدور كل من الدولة والقطاع الخاص وآليات التعاون وتقسيم الوظائف في مختلف المجالات.

تبرز الشراكة بين القطاع العام والخاص كواحدة من بين الآليات الفعالة لتحقيق أهداف التنمية وتشكل قناة هامة لجمع مزيد من الموارد لتمويل وتنفيذ مختلف المشاريع وتقاسم مخاطر الاستثمار مع القطاع العام، ومن هذا المنطلق تتأسس الشراكة بين القطاعين العام والخاص كوسيلة فعالة لدعم الشركاء على حد سواء، دعم القطاع العام بمزيد من الأموال والجهود والتقنيات التي تتطلبها عملية التنمية خاصة فيما تعلق بتطوير البنية التحتية ودعم الخدمة العمومية، ومن جهة أخرى فإن الشريك الخاص يجد في الشراكة مع القطاع العام فرصة لتوسيع نشاطه والاستفادة من وفورات الحجم والاندماج في السياسة التنموية العامة وضمان مصدر دخل على المدى الطويل.

يتناول هذا الفصل من الدراسة بعض المفاهيم العامة للتنمية الاقتصادية كما يعرج على الإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) من خلال المحاور الموالية:

- مفاهيم حول التنمية الاقتصادية؛
- الإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)؛
- البنية التحتية ودورها في تحقيق التنمية؛

المبحث الأول: مفاهيم حول التنمية الاقتصادية.

يعتبر مصطلح "التنمية الاقتصادية" حديثا نسبيا في تاريخ الفكر الاقتصادي والذي لم يخصه بالبحث والدراسة إلا بعد الحرب العالمية الثانية، ومع تزايد موجة التحرر وظهور مجموعة من الدول الحديثة التي أطلق عليه اسم "الدول المتخلفة" أو "النامية" الساعية لتدارك مستويات النمو، أصبحت التنمية والنمو الاقتصادي تشكلا فرعا مستقلا من فروع علم الاقتصاد في محاولة لمساعدة هذه الدول على تجاوز وضعها الاجتماعي¹، ومعها أصبحت التنمية الاقتصادية هدفا أساسيا للدول والحكومات ومختلف الهيئات والمنظمات الدولية بما يضمن الاستمرارية والتطور الكمي والنوعي في تقديم

¹ جلال أمين، كشف الأفتعة عن نظريات التنمية الاقتصادية، ط1، دار الهلال، القاهرة، 2002، ص: 15.

مختلف السلع والخدمات للأفراد، ووصولاً لهذه الأهداف أصبح من الضروري حشد كافة الموارد والخبرات المكونة للمجتمع دون استثناء من القطاع العام والخاص وإرساء سياسة قائمة على التكامل والتعاون لتحقيق درجة عالية من التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

المطلب الأول: النمو الاقتصادي، التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة.

يقدم هذا الجزء من الدراسة تعاريف لبعض المصطلحات والمفردات المتداخلة والتي يكون لها ذكر في أجزاء مختلفة من بحثنا دون الغوص في تفاصيلها، والهدف من ذلك هو الفصل والتبيان وتجنب الخلط بين المصطلحات لا الدراسة والتحليل، حيث تنطوي هذه الدراسة على مفاهيم مثل النمو، التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة والتي تطورت مع تطور الفكر الاقتصادي خلال السبعة عقود الماضية، وقد ارتبطت بأبعاد كمية يمكن قياسها عن طريق مؤشرات كلية من الدخل القومي والنتائج الحلي والتكوين الرأسمالي وصافي الاستثمار، وأخرى اجتماعية هيكلية وتنظيمية تعكس مستوى الرفاهية والتطور وأثرها على حياة الفرد المادية والاجتماعية والثقافية.

أولاً: النمو الاقتصادي.

يشير النمو الاقتصادي إلى "الزيادة المستمرة والمنظمة في الناتج الوطني الإجمالي (GNP) وفي متوسط نصيب الفرد منه، ويحدث بتظاهر ثلاث عناصر أساسية متمثلة في التقدم التقني وزيادة عناصر الإنتاج (وعلى الخصوص التكوين الرأسمالي) وكذا تحسين الكفاءة الاقتصادية في استخدام الموارد المتاحة"¹، ويركز النمو الاقتصادي على الزيادة في الكم المحصل من السلع والخدمات دون النظر في كيفية توزيع الدخل الحقيقي بين أفراد المجتمع أو إلى جودة هذه السلع والخدمات، وخلاصته أن النمو هو تحول إيجابي ذو طابع كمي للسلع والخدمات التي تنتجها الدولة في فترة زمنية معينة²، وينعكس النمو الاقتصادي على جوانب مختلفة منها:

- زيادة في دخل الفرد الحقيقي، بمعنى أن معدل النمو لا بد أن يتعدى معدل النمو السكاني حتى يكون لزيادة الناتج المحلي أثراً كمياً يصنف ضمن خانة النمو الاقتصادي؛
- أن تكون الزيادة في دخل الفرد حقيقية وليست نقدية (اسمية)، فزيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل يجب مقارنتها باتجاه متوسط الأسعار السائدة التي تضغط على القدرة الشرائية للفرد؛
- أن تتسم الزيادة في متوسط دخل الفرد بالاستمرارية على المدى المتوسط والطويل مع مراعاة معدلات التضخم، فالزيادة الظرفية والاستثنائية لا تمثل نمواً بالمفهوم الاقتصادي.

¹ نزار سعد العيسى، مبادئ الاقتصاد الكلي، كيف يعمل الاقتصاد في النظرية والتطبيق، الدار العربية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001، ص41.

² فؤاد شبل، التنمية الاقتصادية، أصولها وقواعدها، ط1، وكالة الصحافة العربية، الجزيرة، مصر، 2021، ص: 8.

أحيانا يمكننا الحصول على نسبة معينة من النمو الاقتصادي بطريقة عشوائية وعفوية، دون تخطيط أو تأثير على المتغيرات الاقتصادية نحو نتائج معينة، فإذا أخذنا الزيادة السكانية على سبيل المثال نجد أنها تؤدي إلى رفع في القوة العاملة التي تساهم في استغلال مزيد من الموارد المتاحة في محاولة لزيادة إنتاجهم بما يرفع معدل النمو الاقتصادي¹.

ثانيا: التنمية الاقتصادية.

مفهوم أوسع وأشمل من "النمو" تتضمن تغييرات هامة في المجالات الاجتماعية، الهيكلية والتنظيمية تستهدف رفع الدخل الوطني ونصيب الفرد منه مع التركيز على مستويات المعيشة والحياة الاجتماعية كالتعليم والصحة والإنتاجية، ويساعد في زيادة معدلات الادخار والتراكم الرأسمالي والتقدم التكنولوجي والمردودية وتنظيم الإنتاج والاستهلاك والتحضر داخل المجتمع². كما يمكن صياغة التنمية على أنها عملية تغيير جذري شامل يتعدى بيئة الإنسان إلى ذاته وداخله، وتتضمن تحرير الإنسان من الفقر والخوف وتأمينه على كل مقومات حياته وترقيتها وتحسينها، ويظهر هذا التعريف تركيز مفهوم التنمية على أهمية القضاء على الفقر والبطالة وسوء توزيع الدخل والتي تفاقمت فترة ستينيات وسبعينيات القرن الماضي وحتى بداية الألفية الثالثة وذلك من خلال الرفع المستمر والمتواتر لمعدلات النمو الاقتصادي، بمعنى أن التنمية الاقتصادية هي إحداث تغيير إيجابي ذو طابع كفي مرتبط بمختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية لبلد معين³، هذا التغيير سوف يسمح لا محالة بإدخال تغييرات على هيكل وبنية النظام الاقتصادي ويساهم في تحقيق عدالة أكبر في توزيع الدخل بين أفراد المجتمع وطبقاته المختلفة ووحداته الإنتاجية بما يضمن إعادة توزيع للثروة.

وعليه فإن "التنمية الاقتصادية" تشير إلى الزيادة المستمرة في النمو الاقتصادي المصحوب بتغيير في توزيع المخرجات وبنية الاقتصاد، بما ينعكس على مستوى معيشة الأفراد وزيادة مساهمة القطاعين الصناعي والخدمي في الناتج الوطني، مع رفع مستويات التعليم وكفاءة اليد العاملة والاعتماد على التكنولوجيا والتقنيات الحديثة⁴، كل ذلك من شأنه مضاعفة الإنتاجية ومردودية الوحدات الاقتصادية المشكلة لهيكل النشاط وبنية مباشرة على الناتج المحلي الخام ونصيب الفرد منه ويكون له أثر مؤكد على مستويات التشغيل والتضخم وباقي المؤشرات الكمية، من جهة أخرى لا بد من التوضيح أن بلوغ الأهداف السابقة ما هو إلا محطة أولى لتحقيق أهداف لاحقة تمس حياة الفرد وترفع من رفاهيته أو ما يعرف بالأهداف الاجتماعية والتي انتقلت بالمفهوم الضيق الكمي لـ"النمو" إلى المفهوم الواسع لـ"التنمية" ذات البعد

¹ طالم علي، فيلاي بومدين، إشكالية التنمية الاقتصادية في الجزائر — دراسة تحليلية تقييمية — مجلة الاقتصاد والتنمية، جامعة يحي فارس، المدينة، عدد 06، جوان 2016، ص: 94-113.

² محمد عبد العزيز عجيمة، محمد علي الليثي، التنمية الاقتصادية — مفاهيمها، نظرياتها، سياساتها — مؤسسة شهاب، مصر، 1994، ص: 7.

³ فؤاد شبل، مرجع سابق، ص: 8.

⁴ E. Wayne Nafziger, **Economic Development**, 4th edition, Cambridge University Press, 2006, P: 15.

الاجتماعي، ولم يتوقف الفكر الاقتصادي عند هذا الحد وواصل جهوده في تجديد المفاهيم وإثرائها خاصة بداية الألفية الثالثة والتي حملت بعدا جديدا للتنمية وهو البعد البيئي وحماية الموارد غير المتجددة من النضوب والذي تداركه الكثير من الفقهاء حديثا وأدرجوه ضمن الأبعاد الأساسية للتنمية. في الجدول الموالي نورد مقارنة مقتضبة بين النمو والتنمية الاقتصادية وإبراز أوجه التقاطع والاختلاف بينهما في خطوة لتحديد المفاهيم والمصطلحات.

جدول رقم (1.1): مقارنة بين النمو والتنمية الاقتصادية.

النمو الاقتصادي	التنمية الاقتصادية
المفهوم	زيادة إنتاج البلد من السلع والخدمات
العوامل المحددة	التغيرات في الدخل، المدخرات، الاستثمار، تغيرات تدريجية في الهيكل الاجتماعي والاقتصادي للبلد (تغيرات هيكلية وتكنولوجية).
كيفية القياس	يتعلق بالزيادة التدريجية لمكونات الناتج المحلي الخام: الاستهلاك، الإنفاق الحكومي، صافي الصادرات.
الأثار	يقاس النمو الاقتصادي وفق عوامل كمية مثل صافي الزيادة في GDP أو نصيب الفرد من الدخل. تستخدم لحساب التنمية الاقتصادية مقاييس نوعية مثل HPI وHDI، معدل وفيات الرضع، معدل الأمية.
	النمو الاقتصادي يراعي التغيرات الكمية في التنمية الاقتصادية تجمع بين التغيرات الكمية والنوعية التي تعكس على نوعية الحياة الاقتصادية.

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على: عبد الحليم شاهين، التطور التاريخي لنظريات النمو والتنمية في الفكر الاقتصادي، سلسلة دراسات تنمية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2021.

ثالثا: التنمية المستدامة.

أصبح تحقيق التنمية المستدامة من أجل الأجيال القادمة هدفا لكل الدول والهيئات والكيانات، إذ يعتمد هذا التوجه على المحافظة على الموارد المتاحة واستغلالها بطرق عقلانية تضمن بقاءها واستدامتها لأطول فترات ممكنة، وأصبحت مؤشرات التنمية المستدامة تعبر عن مستوى التقدم في أهداف التنمية والرفاهية، واللافت في هذه المرحلة المتقدمة من تطور الفكر التنموي أن "الإنسان" أصبح يشكل الهدف والوسيلة في آن واحد في فقه التنمية المستدامة. تشير الدراسات إلى أن النموذج التنموي الحديث الذي يقوده القطاع الصناعي اعتمادا على التقدم التقني قد ساهم في زيادة معدلات النشاط والاستخدام المفرط للموارد الطبيعية دون ضوابط أو قيود أضرت بكوكب الأرض وبيئتنا وثروات

الأجيال القادمة، هذا النموذج سيؤدي في نهاية المطاف إلى تدمير القدرة الإنتاجية للأرض والبيئة المحيطة بالإنسان بما يستدعي تعديلات للنموذج التنموي السائد والمرور إلى ما يعرف بالتنمية المستدامة كبديل عن المفهوم التقليدي للتنمية¹.

تعددت التعاريف التي أعطيت للتنمية المستدامة بين العارفين والمنظمات الدولية غير أنها لم تخرج عن الأبعاد الرئيسية لها وهي: البعد الاقتصادي، الاجتماعي، البيئي والتكنولوجي، وقد عرف "سولو - Solow" التنمية المستدامة بأنها النموذج المحافظ على الطاقة الإنتاجية للأجيال القادمة المحافظ على الموارد الموروثة، ويعتبر تعريف اللجنة العالمية للبيئة والتنمية الذي تضمنه تقريرها عام 1987 الموسوم بـ"علمنا المشترك" أولى هذه التعاريف وأهمها على الإطلاق، وجاء فيه: «تلك التنمية التي تفي بحاجات الحاضر دون الإخلال بقدرة الأجيال القادمة على الوفاء بحاجياتها»²، أما المنظمة العالمية للأغذية والزراعة (FAO) فعرفت التنمية المستدامة بـ: «إدارة قاعدة الموارد الطبيعية وحمايتها، وتوجيه عملية التغيير البيولوجي والتقني والمؤسسي بطريقة تضمن استمرار ضمان حاجات الأفراد الحالية والمستقبلية... ولا تضر بالبيئة وملائمة من الناحية الفنية والاقتصادية والاجتماعية». يتضح من التعاريف السابقة أن مفهوم التنمية المستدامة يتسع ليشمل المفاهيم السابقة له بمكوناتها وأبعادها المختلفة ويزيد عليها من خلال استهدافه ضمان رفاهية الجيل الحاضر والأجيال المستقبلية وافتتاح على الجانب البيئي وحماية أكبر لثروات الأرض وخيراتها مع التوجه نحو استغلال طاقاتها المتجددة لأطول فترة ممكنة مراعاة لحقوق الأجيال القادمة، وغالبا ما تعبر التنمية المستدامة عن الطرق والسياسات المساعدة على تحسين الأداء الاقتصادي دون المساس بالنظام البيئي الإيكولوجي، والمعلوم أن جهود النمو الاقتصادي تولد نتائج سلبية كالتلوث ونضوب الثروات غير المتجددة وإتلاف الغطاء النباتي....، هذا الوضع خلق نوعا من التفكير لتجديد المفاهيم والإجابة على التساؤلات التي أثارها الموضوع وهذا ما شكل النواة الأولى لمفهوم التنمية المستدامة في تحول مفهوم النمو الذي يأخذ بعدا طويل الأمد ويدمج القيود المتعلقة بالبيئة وعمل المجتمع، ويعد الفيلسوف الألماني (Hans Jonas) أول من تبنى هذا المفهوم عام 1979 عند طرحه معالجته مبدأ المسؤولية³.

المطلب الثاني: أهداف التنمية الاقتصادية.

كما رأينا سابقا فالتنمية الاقتصادية تستهدف تحسين مستوى الأداء الاقتصادي للدولة من خلال دعم مختلف القطاعات، تنمية القطاع الصناعي من خلال تطوير المصانع والعتاد وإدماج للتكنولوجيا الحديثة واعتماد التقنيات والطرق المبتكرة الداعمة للقدرات والكفاءات المهنية والمساعدة على الاستغلال الأمثل للثروات والموارد المتاحة، تنمية قطاع التجارة عبر تطوير ودعم العلاقات التجارية وتنظيم التجارة الداخلية والخارجية وعملية التوزيع لمختلف المنتجات، وتنمية

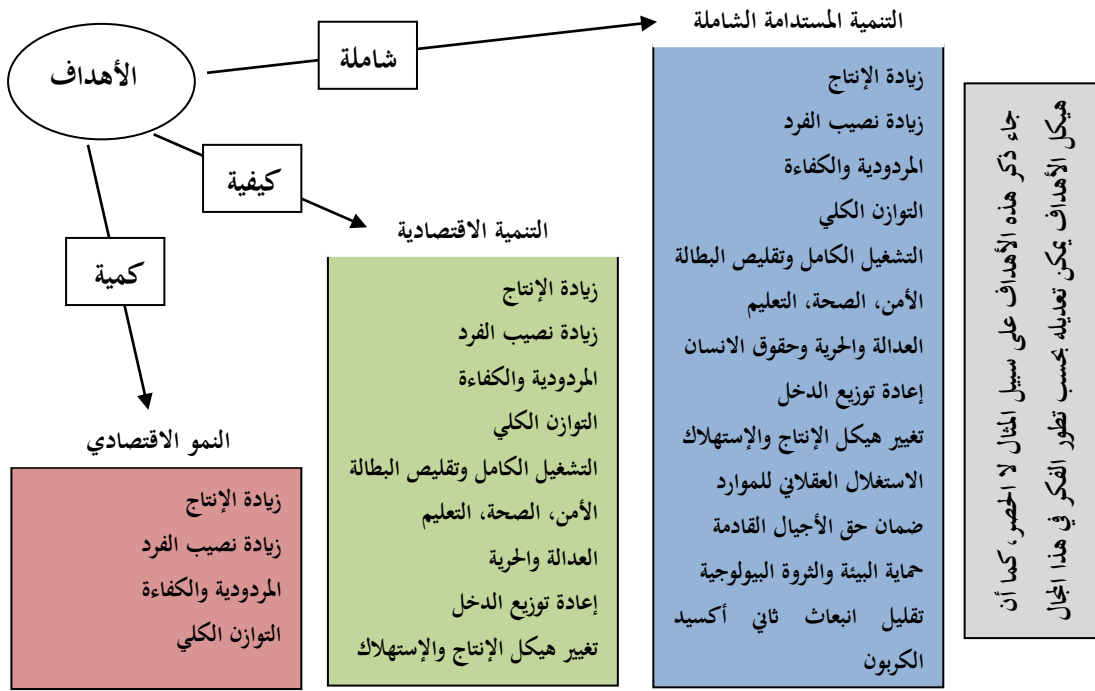
¹ محمد عبد العزيز عجيمة، إيمان عطية ناصف، علي عبد الوهاب نجا، التنمية الاقتصادية، المفاهيم والخصائص، النظريات، الاستراتيجية، المشكلات، ط1، مطبعة البحيرة، الاسكندرية، 2008، ص: 92.

² الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، الفصل الثاني، النسخة العربية، A/42/427، ص: 39.

³ W. Leal Filho et al. (eds.), **Industry, Innovation and Infrastructure, Encyclopaedia of the UN Sustainable Development Goals**, Springer Nature Switzerland AG, 2021, P: 255.

القطاع الزراعي وأساليب الري وتشجيع التقنيات المستحدثة في الميدان لرفع الإنتاجية وتحقيق الإكتفاء والأمن الغذائي، إلى جانب تنمية قطاع النقل والمواصلات وتوفير شبكة متطورة من الطرق والسكك الحديدية وما اتصل بها من موانئ ومطارات ودعم لوجيستي تلخصه بنية تحتية متطورة تستجيب لمتطلبات التغيير والتقدم والتحضر. والتنمية بمفهومها الواسع تتطلع لبناء نظام اجتماعي يمنح حياة أفضل ومعيشة أرقى عبر استنباط أساليب أفضل ومستوى إنتاج أكبر ومهارات بشرية أكفأ وأقدر على إدارة مواردها والحفاظ على بيئتها، كل ذلك يوحي أن التنمية تستهدف خلق نظام متكامل يمس جوانب الحياة المادية والاجتماعية والثقافية والبيئية ويرفع من رفاهية الفرد.

شكل رقم (1.1): تطور أهداف التنمية مع تطور الفكر التنموي.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: عبد الحلیم شاهین، مرجع سابق.

إن المتتبع لمختلف الأفكار المرتبطة بمفهوم التنمية يجدها قد تضمنت أهدافاً متحركة ديناميكية تبعا للمفهوم السائد، حيث اختلفت الأهداف في زمن التركيز على النمو الاقتصادي الكمي المجرى نهاية الحرب العالمية الثانية، وبعد التحول إلى مفهوم التنمية الاقتصادية الموسع نلاحظ إدراج أهداف اجتماعية محضة تختص برفاهية الناس ومستوى المعيشة، ومع نهاية الألفية المنصرمة انتقلنا إلى مفهوم جديد أكثر اتساعاً وشمولاً أدخل تعديلات جوهرية على مصطلح التنمية وأهدافها وجعلنا نتوجه نحو مفهوم "التنمية المستدامة" التي مزجت بين النمو الاقتصادي الكمي للإنتاج والدخل مع التركيز على تنمية الأهداف الاجتماعية للفرد والحفاظ على الموارد الطبيعية المتاحة وترقية مستدامة للبيئة التي تؤوبنا.

تلك إذن هي الأهداف العامة أو الكلية للتنمية الاقتصادية والتي لن تتأتى إلا عن طريق تحقيق أهداف أخرى جزئية تكون نواة للوصول إلى الأهداف العامة المركبة تحتصرها مؤشرات خاصة وتصدرها دورياً المؤسسات الدولية أو الإقليمية والوطنية المختصة، وعلى أساسها يتم تقييم أداء اقتصاد معين وضبط ما يلزم من سياسات مستقبلية. ويتطلب

تحقيق التنمية وأهدافها تعبئة مزيد من الموارد من مصادر جديدة دعماً للنشاط الإنتاجي، كما يعد الوصول إلى التمويل الطويل الأجل للبنية التحتية أمراً بالغ الأهمية ويتطلب اهتماماً أكبر لتعزيز ثقة المستثمرين واستقطاب رؤوس أموال جديدة محلية وأجنبية، كل ذلك يدعونا للبحث عن مصادر تمويل مبتكرة عبر إشراك شركاء جدد وتفعيل أدوات وآليات مولدة للتمويل سيما قطاع الأعمال الخاص من أجل التنمية.

المطلب الثالث: التنمية الاقتصادية بين دور الدولة ومساهمة قطاع الأعمال.

تطور مفهوم التنمية الاقتصادية وتوسعت دائرته لتبلغ جميع المجالات الإنتاجية والهيكليّة التنظيمية والاجتماعية وحتى أبعاد بيئية تقتضيها التوجهات الحديثة لإرساء تنمية حقيقية وشاملة، قد يكون هذا الإطار عصياً بما يستوجبه من جهود وإمكانات مادية وبشرية وتنظيمية قد تتعدى طاقة الدول خاصة النامية منها، وعليه فإن حشد الطاقات والموارد المتاحة والبحث عن طرق مبتكرة وآليات لتمويل هذه الأهداف أصبح أكثر من ضرورة عبر مقومات المجتمع وقدراته في القطاعين العام والخاص إضافة إلى تعبئة ما أمكن من الاستثمار الأجنبي لدعم النمو الاقتصادي والمسارات التنموية، وهذا ما حملته خطة عمل "أديس أبابا" لتمويل التنمية المستدامة عام 2015¹ من خلال دعوتها القطاع العام وقطاع الأعمال على حد السواء للانخراط في عملية التنمية والاستثمار في المجالات الحيوية ووضع الأطر التنظيمية لتحفيز القطاع الخاص على تبني ممارسات في هذا الشأن²، وأشار تقرير الاستثمار العالمي الصادر عام 2014 عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إلى أنه:

"وحسب مستويات الاستثمار الحالية في القطاعات المرتبطة بأهداف التنمية المستدامة، تواجه البلدان النامية وحدها فجوة سنوية تبلغ 2,5 تريليون دولار أمريكي يقع على عاتق الدول والحكومات تمويلها خاصة في الدول الأقل نمواً، غير أن هذه الأخيرة لا يمكنها تلبية جميع هذه المتطلبات من الموارد المتصلة بهذه الأهداف، وعليه لا يمكن أبداً الاستغناء عن دور القطاع الخاص واستثماراته في هذه المجالات"³.

وقد شهد العالم إعادة تقسيم الأدوار بين الحكومة وقطاع الأعمال في إدارة الشؤون الاقتصادية، وزاد دور هذا الأخير بصفته أكثر كفاءة وفعالية في تخصيص الموارد وزيادة الإنتاجية ومعدلات النمو مقارنة بالقطاع العام الذي يفتقر للنجاعة والموارد المالية والبشرية والتقنية اللازمة لدعم عملية التنمية الاقتصادية، وتزيد معه مساعي زيادة إدماج القطاع الخاص ضمن الجهود التنموية.

¹ خطة عمل أديس أبابا صادرة عن المؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية (خطة عمل أديس أبابا)، قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 313/69 بتاريخ: 2015/07/27 (النسخة العربية على الرابط: file:///C:/Users/USER/Downloads/A_RES_69_313-AR.pdf)

² كندة محمدية، التنمية، الدولة، ودور قطاع الأعمال، تقرير شبكة المنظمات العربية غير الحكومية للتنمية، جنيف، 2021، ص: 6.

³ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، تقرير الاستثمار العالمي، 2014، ص: 13.

أولاً: دور القطاع العام في عملية التنمية الاقتصادية.

إن تطور المهام المنوطة بالدولة لم يعفها من دورها الحيوي في تحقيق الأهداف التنموية وتنسيق السياسات ووضع الآليات والتنظيمات حرصاً على الوصول إليها وتوفير متطلباتها، فلا يمكننا التسليم بعدول الدول والحكومات عن أحد أولوياتها وهي تحقيق التنمية بل تبقى هدفاً صريحاً وواضحاً لها¹، وإنما كل ما تغير هي الأدوات والأساليب المتبعة في مختلف المستويات، فالدولة اليوم مسئولة عن مناخ الأعمال والجانب التنظيمي الذي يحكم الاستثمار والنشاط الاقتصادي، وبذلك تلعب دور الشرطي الذي يراقب وينظم العملية الاقتصادية بما يخدم السياسات العامة وأهدافها الاجتماعية من خلال دعم الاستقرار والحرية والشفافية وتحقيق شروط المنافسة ومناخ الاستثمار المثالي للمستثمر المحلي والأجنبي. كما تلعب الدولة أدواراً تشغيلية وإنتاجية وتساهم في إنتاج نسبة هامة من السلع (الطاقة، المعادن،...) والخدمات (الصحة والتعليم والنقل...) لأفراد المجتمع والقطاع الخاص وتصدير ما زاد منها حيث يهيمن القطاع الحكومي على الصناعات الإستخراجية والثروات الباطنية، وبهذا فهي تساهم في نسبة معتبرة من الناتج المحلي الإجمالي وتحقق عائدات وتشغل نسبة من اليد العاملة في القطاعات الحكومية وهيئاتها العامة، كما ننوه بالدور الإيجابي الذي يلعبه الإنفاق الحكومي في دعم النمو من خلال المشروعات العامة في البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية التي تدعم الأصول المادية ورأس المال البشري الضروري لتحقيق التنمية.

ثانياً: دور القطاع الخاص في عملية التنمية.

إن اعتبار القطاع الخاص محركاً رئيسياً للتنمية فكرة سائدة وزاد انتشارها في العقدين الماضيين خاصة مع التوجه الجماعي منذ اعتماد برنامج الأمم المتحدة للتنمية (SDGs) العام 2015 إلى استهداف قطاع الأعمال كعمول رئيسي وشريك حيوي لتنفيذ الخطة ومرافقة الأجهزة العامة لخلق القيمة المضافة للاقتصاد والمجتمع والبيئة²، ويبقى خياراً فعالاً لتسريع خطى التنمية من خلال دعم النشاط الإنتاجي في جل المجالات وخلق فرص العمل والتي تزيد عن 90% في الدول النامية، وتعزيز تنافسية الوحدات الاقتصادية وتحسين مختلف المؤشرات وتخفيف العبء على الموازنة العامة وتحصيل مزيد من الضرائب وإنجاز وتطوير البنية التحتية الأساسية، كما أن زيادة الاعتماد على القطاع الخاص تفرضه آليات السوق الحر في ظل اقتصاد ليبرالي قائم على المبادرة الفردية والملكية الخاصة والحرية التجارية. ولتوضيح هذا الدور نقوم باستعراض الأرقام الموالية³:

¹ Jackson, Emerson Abraham, **Importance of the Public Service in Achieving the UN SDGs**, University of Birmingham, MPRA, Springer Nature Publisher, 2020, PP: 1-16

² زينة عبلا، نظرة عامة على القطاع الخاص في الدول العربية، تقرير شبكة المنظمات العربية غير الحكومية للتنمية، جنيف، 2021، ص6.

³ Australian Government (Department of Foreign affairs & Trade), **The role of the private sector in promoting economic growth and reducing poverty in the Indo-Pacific region**, May 2014, P: 12.

- يوظف القطاع الخاص أكثر من 90% من اليد العاملة؛
- يمول أكثر من 60% من الاستثمارات في الدول النامية؛
- يساهم في أكثر من 80% من مداخيل الدول الأقل نموا عبر الضرائب المباشرة وغير المباشرة؛
- يساهم بنسب عالية في توفير السلع والخدمات وحاجات المجتمع؛
- أهم مصدر للمنتجات والمحرك الرئيسي للتجارة المحلية والدولية.

ويشكل القطاع الخاص قطعة جوهرية في مواجهة تحديات التنمية ويقدم الاستثمار الخاص دعما قويا لمضاعفة النمو ومحاربة الفقر وزيادة معدلات التشغيل والمساهمة في الموارد الجبائية وتحقيق الأمن الغذائي والحفاظ على البيئة والحد من تقلبات المناخ وغيرها، والقطاع الخاص لم يعد طرفا في العملية الإنتاجية بحثا عن تعظيم الأرباح وإنما أصبح اليوم شريكا اجتماعيا وسياسيا هاما يساهم في وضع الأهداف والاستراتيجيات ويواكب متطلبات التنمية التي تدعم مساراته وتزيد استثماراته وعائداته المستقبلية.

ثالثا: اعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص كآلية لدعم التنمية الاقتصادية.

إن تجدد الفكر الاقتصادي سمح ببروز آليات مستحدثة لدعم جهود التنمية وتعزيز الأداء الحكومي بإزالة الحدود السائدة بين القطاعين العام والخاص واحتضان فكرة الشراكة بين القطاعين وتوظيفها لتحقيق التنمية المنشودة، وتقوم فكرة الشراكة أساسا على الدمج بين إمكانات القطاع العام التنظيمية والتشريعية والهيكلية ونظيرتها لدى القطاع الخاص سيما التمويلية والفنية والتقنية وفق نموذج متكامل تضبطه عقود التعاون والشراكة لتنفيذ المشاريع التنموية، وتتعدد فرص الشراكة وتتسع مساحتها بتعدد المجالات من مشاريع البنية التحتية الاقتصادية (النقل، الطاقة، المياه،...) إلى تلك المتعلقة بالبنية الاجتماعية كالصحة والتعليم، ومشاريع إنتاجية في شتى المجالات مع استهداف أكثرها أهمية وصولا إلى إدارة المرافق العامة وتقديم الخدمات المتصلة بها، من جهة أخرى فالشراكة تساهم بشكل مباشر في استقطاب مزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة مع شركاء دوليين في قطاعات البنية التحتية الأساسية والخدمات العامة¹.

وقد زاد اهتمام الدول والمنظمات ومراكز البحث بالشراكة بين القطاعين العام والخاص بعد التسليم بعجز الدولة وأجهزتها العامة لتحقيق أهداف التنمية، وأنه لا بد من حشد كافة الإمكانيات المتاحة من طاقات وموارد وخبرات القطاعين العام والخاص في اتجاه واحد والعمل على تحقيق طموحات المجتمع وأهداف التنمية²، وعادة ما تنظم هذه العلاقة ضمن

¹ William Ascher, CornneKrupp, **Physical Infrastructure Development: Balancing the Growth, Equity and Environmental Imperatives**, 1st Edition, PALGRAVE MACMILLAN, New York, USA, 2010, P: 72.

² Abdulkarim Hasan Rashed, Afzal Shah, **The role of private sector in the implementation of sustainable development goals**, Environment, Development and Sustainability journal, Springer, Vol. 23, N° 3, 2020, PP : 2931-2948.

إطار تعاقدى يضمن للدولة حق الإشراف والتوجيه وفق معايير الجودة المستهدفة وتوفير الخدمات المطلوبة عن طريق إمكانات القطاع الخاص المسخرة لنفس الأهداف مقابل عائد مادي يضمن له تحقيق الربح، وتتعدد هذه العقود لتتلاءم وطبيعة الخدمات المقدمة ومجالات النشاط.

المبحث الثاني: الإطار النظري والمفاهيمي للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

يعود التعاون بين القطاع الحكومي والقطاع الخاص إلى قرون قد خلت كأحد أشكال الشراكة لبناء وتجسيد عديد المشاريع ذات المنفعة العامة، حيث تم الاعتماد على إمكانات المؤسسات الخاصة وكبار التجار لتمويل وبناء البنية التحتية، ولعل بناء شبكة السكك الحديدية البريطانية في القرن 19 وهيئة أحياء لندن لحير دليل على هذه الشراكة، كما تم بناء جسر بروكلين (**Brooklyn Bridge**) في مدينة نيويورك ولعبت (PPPs) دورا مهما في إنجاز الجسور والمعابر في باريس أواخر القرن 16 والقرن 17¹، غير أن مصطلح الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) أخذ حيزا كبيرا بداية ستينيات القرن الماضي لتطوير المشاريع الحضرية عبر المدن الكبرى في الولايات المتحدة الأمريكية والاستفادة من تكديس الثروة لدى المستثمرين الخواص هناك لتتوسع فيما بعد عبر العالم²، وشكلت الشراكة (PPPs) أحد البدائل التمويلية التي لاقت رواجاً كبيراً بداية تسعينيات القرن الماضي لما توفره من حلول للدول خاصة في العالم الثالث والاقتصاديات الناشئة مثل الصين وتركيا والبرازيل وجنوب إفريقيا والهند ودول جنوب شرق آسيا وغيرها، والتي اعتمدها كآلية لتمويل وتفعيل استثمارات ضخمة في بناء بنيتها الاقتصادية والاجتماعية وتأهيلها تماشياً مع متطلبات التنمية في ظل صعوبة الوصول إلى مصادر التمويل التقليدية. وقد كان للنموذج البريطاني للتمويل الخاص (PFI) الذي تم اعتماده تسعينيات القرن الماضي دوراً كبيراً في بعث آلية الشراكة وبلورتها في صورتها ومفهومها الحاضر.

المطلب الأول: مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

لم يتفق الفقهاء على مفهوم موحد للشراكة بين القطاعين العام والخاص، بل اختلف وتعدد بحسب الجهة ومنظورها وأهدافها، غير أن هذا الاختلاف لا يلغي اشتراكها في نقاط أساسية تمثل جوهر المصطلح ويجمع الفقهاء والمختصين عليها، انطلاقاً من كونها عقوداً، تجمع على الأقل بين هيئة عامة وشريك خاص، موضوعها التنفيذ المشترك لمشروع عام وتهدف لتقديم خدمة عمومية³، وتقودنا جل المفاهيم والتعاريف لهذا النوع من الشراكة أو ما يطلق عليه اختصاراً (PPPs) إلى مختلف صيغ التعاون بين الدولة وهيئاتها من جهة وقطاع الأعمال الخاص من جهة أخرى، هذه العلاقة تبرز بين

¹ **Projets de Partenariats Public-Privé (PPPs) dans le secteur des infrastructures**, ALSF Academy , Norton Rose Fulbright, 2018, P: 23.

² Barbara Weber, Mirjam Staub-Bisang, Hans Wilhelm Alfen, **Infrastructure as an Asset Class, Investment Strategy, Sustainability, Project Finance and PPP**, 2nd Edition , John Wiley & Sons, 2016, P: 89.

³ Sara Valaguzza, Eduardo Parisi, **Public Private Partnerships: Governing Common Interests**, Edward Elgar Publishing, 2020, PP: 110-114.

الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للدول والحكومات وأخرى استثمارية محضة لتحقيق العائد والأرباح والاستفادة من وفورات الحجم (Economy of scale) التي يبحث عنها المستثمر الخاص، وبهذا تعددت المفاهيم التي وضعها الباحثون للشراكة بين القطاعين العام والخاص إلا أنها تشترك في عناصر أساسية اجتمع حولها مختلف الاقتصاديون وهي¹:

○ **الشراكة (PPPs) عقد قانوني:** ينظم العلاقة ويقسم الواجبات بين الشركاء تبعا لنوع المشروع المستهدف والخدمات المقدمة، حيث يأخذ أشكالا متعددة تنطبق إليها لاحقا، وبهذا يكتسي عقد الشراكة الطابع التعاوني والتكافلي بين طرفيه يستدعي توحيد الجهود لتحقيق الأهداف المرجوة.

○ **(PPPs) تهدف لتقديم خدمة عمومية أو إنجاز مشاريع عامة:** تتعدد هذه الخدمات عبر مختلف القطاعات والتي كانت في الماضي حكرا على الدولة وهيئاتها، ومن أهمها النقل والطاقة وشبكة المياه والصرف الصحي لتعرف فيما بعد توسعا نحو تقديم خدمات الصحة والتعليم وغيرها.

○ **(PPPs) طويلة الأجل:** غالبا ما تكون هذه العقود لمدة طويلة الأجل تضمن للهيئة العامة تقديم الخدمات لأطول فترة ممكنة يتراوح معدلها بين 20-30 سنة بما يعد مساهمة دائمة في تطوير المرفق العام والبنية التحتية، كما توفر للشريك الخاص مصدر دخل على المدى البعيد يدعم استقرار مداخله وانتظامها.

○ **الشركاء:** هذا النوع من التعاون يجمع بين شريكين على الأقل شريطة أن يكون واحدا من الشركاء من أشخاص القانون العام (الدولة أو أحد هيئاتها).

○ **الشراكة (PPPs) هي مصدر تمويل ومساهمة ونقل للمخاطر تنطوي على أهداف تنموية محضة:** يقدم كل شريك نصيبا محددًا من متطلبات المشروع المادية والمالية يتحدد وفق بنود العقد المبرم، كما يتحمل كل شريك جزءا معلوما من المخاطر والمسؤولية، وعقود الشراكة تمثل فرصة للولوج لمصادر تمويل مباشرة وأخرى غير مباشرة تتيحها البنوك ومؤسسات التمويل والأسواق المالية وصناديق الإدخار والإكتتاب العام وغيرها، كما تبقى الشراكة آلية للتنفيذ الاستثمار وتحقيق الكفاءة والفعالية التي تعود على جودة ومردودية الاستثمار.

بناء على مختلف التعريفات المقدمة للشراكة بين القطاعين العام والخاص يمكن القول إن (PPPs) هي شراكة تعاقدية طويلة الأجل بين أحد هيئات القطاع العام (الحكومي) وشريك خاص، يتحمل بموجبها الأخير قسط من المخاطر والمسؤولية في تخطيط، بناء، تمويل، إدارة واستغلال وصيانة أحد الأصول أو المرافق العامة و/أو تقديم الخدمات ذات الصلة وفق صيغة يحددها عقد يربط الطرفين، حيث أن تحمل هذه المخاطر يعطي الشريك الخاص حقوقا وعائدًا ماليًا. وفيما يلي نستعرض أهم التعاريف التي وضعت في هذا الإطار.

¹ Darrin Grimsey, Mervyn K. Lewis, **Public Private Partnerships, The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance**, Edward Elgar Publishing Limited, 2004, P: 14.

أولاً: صندوق النقد الدولي (IMF).

تمثل الشراكة بين القطاعين العام والخاص مختلف الترتيبات التي تسمح للقطاع الخاص المساهمة وتقديم خدمات عامة عبر الأصول ومشاريع البنية التحتية التي تقدم تقليدياً من خلال الحكومة وهيئاتها وتدخّل ضمن وظائفها وصلاحياتها¹، مثل الطرقات، شبكة السكة الحديدية، المدارس، المستشفيات، الموانئ والمطارات، شبكات المياه الشروب والصرف الصحي، وتتوسع هذه القائمة لتشمل مختلف القطاعات المتصلة بالخدمات العامة.

ثانياً: مجموعة البنك الدولي (The World Bank Group).

لم تعط تعريفًا دقيقًا للشراكة (PPPs) ووسعت حدود هذا المصطلح إلى مختلف صيغ التعاون بين القطاعين العام والخاص، وبذلك فإن (PPPs) تمثل تلك الترتيبات المختلفة التي يتقاسم فيها القطاعين العام والخاص الواجبات والحقوق وفق صيغة تعاقدية معينة²، وتتوزع عبر مراحل المشروع المختلفة. وفي هذا السياق يرى البنك الدولي أن الشراكة بين القطاع العام والخاص عقد طويل الأجل بين هيئة عمومية وشريك خاص بهدف تنمية و/أو تسيير مرفق عمومي أو تقديم خدمة عمومية، وبموجب هذا العقد يتحمل الشريك الخاص جزءاً هاماً من المخاطر والمسؤوليات المتعلقة بالتمويل، الإنجاز والتسيير، كما أن حقوقه المادية تتوقف على مدى الفعالية والنجاعة المحققة³.

ثالثاً: اللجنة الأوروبية (European Commission).

ترى بأن الشراكة بين القطاعين العام والخاص تمثل شكلاً من أشكال التعاون الثنائي لإنجاز مشاريع البنية التحتية وتقديم الخدمات العامة الأساسية، عبر تمويل وتخطيط وبناء وتجديد وإدارة وصيانة الأصول العامة⁴، كما تنظر إلى (PPPs) بأنها وسيلة لتكريس النجاعة وتحسين الفاعلية للمنشأة العامة والاستفادة من خبرة القطاع الخاص، دون إهمال الدور الذي تلعبه في تخفيف الضغط على الموازنة العامة ورصد مزيد من مصادر التمويل، في مقابل ذلك فإن مشاركة

¹ بنكوس مختار، ذوادي براهيم، الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص كآلية لتمويل مشاريع البنى التحتية في الجزائر، مجلة الدراسات المحاسبية والمالية المتقدمة، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 4، العدد 2، أكتوبر 2020، ص: 51-62.

² Edward Farquharson, Clemencia Torres de Mästle, E.R. Yescombe, Javier Encinas, **How to Engage with the Private Sector in Public-Private Partnerships in Emerging Markets**, PPIAF, The World Bank, 2011, P: 9.

³ World Bank Group, **Public-Private Partnership, Reference Guide**, Version 3, 2017, P: 5.

⁴ European Union, **Handbook on Public Private Partnership (PPP) in Built Heritage Revitalisation Projects**, Version 1, Interreg Central Europe Restaura, 2017, P: 7.

القطاع العام يعد بمثابة ضمان لبقية الشركاء يدعم صلابة واستقرار الاستثمار على المدى الطويل ويضمن تدفق العائد للشريك الخاص¹.

رابعا: منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD).

تعرف الشراكة (PPPs) بأنها اتفاق بين الحكومة أو هيئة عامة مع شريك أو عدة شركاء خواص لتقديم خدمة عمومية وفق صيغة تراعي تحقيق الأهداف العامة للدولة دون إهمال ما يصبو إليه الشريك الخاص لتحقيق الأرباح، وهذه الآلية تقتضي تحويل جزء معتبر من المخاطر إلى الشريك الخاص².

المطلب الثاني: مبررات ودواعي الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

بحلول عام 1970 والانتقال نحو نظام الصرف العائم شهد العالم بداية انحسار الفكر الكينزي وبروز الليبراليين الجدد الذين حاولوا معالجة تراجع مستويات النمو الناتجة عن فشل السياسة العامة وضعف فعاليتها³، حيث عرف الاقتصاد العالمي زيادة معتبرة في حاجة الدول والحكومات لنفقات إضافية لتغطية متطلبات التنمية المتزايدة في ظل ما عرف آنذاك بـ: "الأزمة الضريبية للدولة" والتي أشار إليها الاقتصادي O'Connor عام 1973 والتي أعقبت فترة الثلاثين المجيدة بعد الحرب العالمية الثانية، ومع شح الموارد الضريبية سجل العالم ارتفاعا كبيرا في الطلب على تجديد وتطوير البنية التحتية المدعومة بمستويات المعيشة المتسارعة والتطور التكنولوجي الهام، وبهذا وجهت الحلول نحو القطاع الخاص وإشراكه في تمويل مشاريع البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية⁴. وتشير الإحصائيات إلى تطور مطرد في استعمال هذه الآلية عبر العالم منذ 1990 وحتى سنة 2022، فمجموعة البنك الدولي وعبر منصتها الرقمية الموسومة بـ: (Private Participation in Infrastructure PPI Data base) تحصي خلال هذه الفترة ما يربو عن 7000 مشروع بقيمة تزيد عن 1.600 مليار دولار أمريكي عبر العالم، ما يمثل تقريبا 10% من قيمة الاستثمارات في البنية الاقتصادية والاجتماعية للدول النامية و3% من إجمالي الاستثمار الدولي⁵.

¹ The European Commission, **Mobilising private and public investment for recovery and long term structural change: developing Public Private Partnerships**, Brussels, 2009.

² Banque mondiale, **Guide de certification de l'APMG sur les partenariats public-privé (PPP)**, Washington, 2016) DC : Banque mondiale. Licence : Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO, PP : 15-16.

³ Jomo KS et al, **Public-Private Partnerships and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Fit for purpose?** DESA Working Paper No.148ST/ESA/2016/DWP/148, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, February 2016, P: 4.

⁴ John Quiggin, **The diffusion of public private partnerships: a world systems analysis**, Globalizations Journal, 2019, PP: 10-21.

⁵ Anais Fabre, Stéphane Straub, **The Impact of Public-Private Partnership (PPP) in Infrastructure, Health and Education**, Toulouse School of Economics Working Papers, , September 2021, P: 1.

كما هو معروف، فقد تكفلت الدولة الحديثة بتوفير الخدمات العامة وتطوير وتسيير المرافق العمومية كواحدة من مسؤولياتها التنظيمية والإدارية، غير أن هذه الوضعية بدأت تأخذ منحى آخر في العقود الثلاثة الأخيرة مع تحول جذري في دور الدولة الحديثة ضمن النشاط الاقتصادي من دولة حارسة إلى متدخلة فمشاركة ومخططة لعملية التنمية والنشاط الإنتاجي، وزاد اعتماد الحكومات على القطاع الخاص لتمويل مشاريع البنية الأساسية والمساهمة في تقديم الخدمات العامة التي كانت إلى وقت قريب حكرا على الدولة ومؤسساتها¹، للاستفادة من إمكانياته المالية والإدارية وصولا لتحقيق الفعالية والنجاعة لمشاريع الخدمة العمومية أو ما يعرف بـ: (Value For Money)، ومن هذا المنطلق يمكن حصر مبررات اللجوء إلى الشراكة مع القطاع الخاص في المحاور التالية²:

○ تعبئة موارد إضافية: لدعم مشاريع الاستثمار العمومي وتقديم مختلف الخدمات في ظل الضغط المتزايد على الموازنة العامة نتيجة توسع دائرة النفقات العامة وتراجع المداخيل الضريبية للدول، وبهذا تكون الشراكة (PPPs) خيارا فعالا لتعويض قصور وضعف القطاع العام خاصة حالة تعذر تقديم الخدمات العامة من طرف الشركات الخاصة بصفة منفردة.

○ إعادة هيكلة مشاريع الخدمات العامة: من خلال الشريك الخاص الذي يتحمل جزءا من تكاليف المشروع والمسؤولية الاجتماعية والمساهمة في تحقيق مختلف برامج التنمية والسياسة العامة للدولة، هذه الوضعية تجعل من الشريك الخاص عنصرا فعالا ومشاركا في وضع وتنفيذ السياسات التنموية.

○ الاستفادة من وفورات الحجم: تسمح عقود الشراكة للمتعاملين الخواص بالوصول إلى الطلب العمومي وتقديم الخدمات على مستوى واسع وفئة كبيرة من المستهلكين، هذا ما يدفع بحجم السوق نحو الزيادة ويرفع من العائد والأرباح المحتملة لقطاع الأعمال من جهة، كما تسمح وفورات الحجم بتخفيض الأسعار من خلال تركيز الشريك الخاص على الكمية المنتجة التي ترفع حجم الأرباح وتعويض هامش الربح الضائع في وحدة واحدة³.

○ تحويل مخاطر الاستثمار: تسمح آلية الشراكة (PPPs) بتحويل جزء هام من مخاطر الاستثمار إلى الشريك الخاص، ما يعني تحمله جزءا معينا من الخسارة حالة فشل المشروع الاستثماري وتقليل المخاطر الاستثمارية التي تتحملها الدولة وهيئاتها المختلفة، وعليه فإن الشراكة تسمح لنا بتحويل نسبة من المخاطر للطرف الأكثر

¹ David Hall, **Why Public-Private Partnership Don't Work? The Many Advantages of the Public Alternative**, PSIRU, 2015, P: 3.

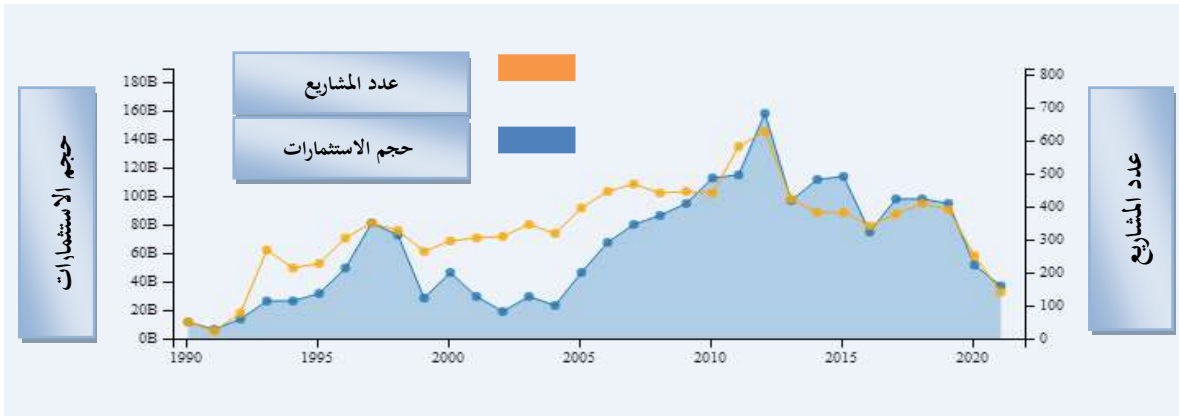
² Asian Development Bank (ADB), **Public-Private Partnership Handbook**, 2007, P: 10.

³ Stéphane Saussier, Julie de Brux, **The Economics of Public-Private Partnerships, Theoretical and Empirical Developments**, Springer International Publishing AG, 2018, P: 19.

والأقدر على إدارتها¹، وبهذا تعد إستراتيجية تحويل المخاطر وتقسيمها بين الشركاء عنصرا هاما للشراكة ومركزا لقيام التعاون بين الشركاء ومفتاحا لنجاحها، ويرى كثير من المحللين أن نموذج (PPPs) لا يعد شراكة في رأس المال ولا شراكة في الأرباح، بل هو شراكة في المخاطر².

○ تحقيق الفاعلية والنجاعة لمشاريع الاستثمار العمومي: من خلال إدماج القطاع الخاص بإمكاناته المالية والتقنية والإدارية ذات الفعالية والجدوى الاقتصادية بما يسمح بإدارة عقلانية للموارد المتاحة، إن إشراك القطاع الخاص في تقديم الخدمات العامة تقوم على الإعتقاد بفعالية القطاع الخاص، كما أن المنافسة تسمح بتحسين هذه الخدمات وخفض تكلفتها، وعليه تغيرت الصورة النمطية التي ميزت أساليب توفير الخدمات العامة من طرف الدولة وهيئاتها حصريا³، كما تفتح الباب لمشاركة القطاع الخاص بعيدا عن أسس ومبادئ الخصخصة والليبرالية المتوحشة وتسمح بالمحافظة على الطابع العمومي الاجتماعي لهذه الخدمات وتسمح للدولة فرض التوجهات العامة للسياسة الداخلية، فاللجوء إلى الشريك الخاص له مبرراته لكن ذلك لا يعني بتاتا تخلي الدولة عن وظائفها التقليدية والإستراتيجية المحددة لمعالم الدولة وسياساتها العامة الاقتصادية والاجتماعية.

شكل رقم (2.1): تطور الشراكة (PPPs) عبر العالم بين 1990-2022.



المصدر: www.ppi.visualization.com

وقد زاد اعتماد الدول والحكومات على الشراكة (PPPs) لتمويل مشاريع البنية التحتية والخدمات العامة منذ عقود وزادت معها عدد المشاريع وحجم الاستثمارات، حيث يبين الشكل رقم (2.1) أنه في عام 1990 تم إحصاء 58

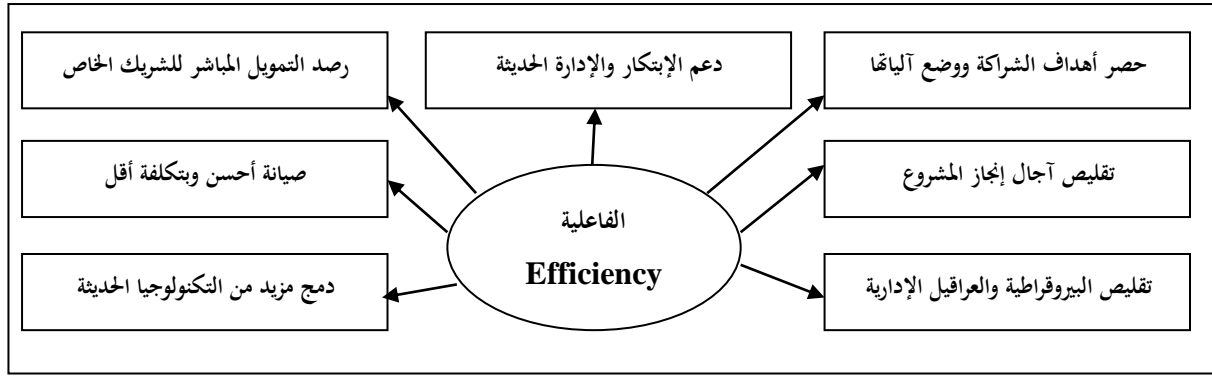
¹ HK Yong, **Public-Private Partnerships Policy and Practice, A Reference Guide**, Commonwealth Secretariat, London, SW1Y 5HX, 2010, P: 23.

² Robert Osei-Kyei, Albert P. C. Chan , **International Best Practices of Public-Private Partnership, Insights from Developed and Developing Economies**, Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2021, P: 58.

³ E.R.Yescombe, **Public-Private Partnerships, Principles of Policy and Finance**, 1st edition, Yescombe Consulting Ltd. Published by Elsevier Ltd, 2007, P: 16.

مشروع بقيمة 18 مليار دولار أمريكي عبر ثمانية دول بصيغة الشراكة (PPPs)، أما في عام 2022 فنجدها تنتشر في أكثر من 137 بلدا عبر العالم، تتوزع على 8.452 مشروع بقيمة إجمالية قدرها 2,03 تريليون دولار أمريكي¹، في نسق متزايد خلال العقود الثلاثة الماضية مدعومة بتوجهات الدول الناشئة والنامية لدعم بنيتها التحتية وحاجتها الكبيرة لهذا النوع من التمويل خاصة في مناطق جنوب وشرق آسيا وأمريكا اللاتينية والكاريبي وأوروبا الوسطى والشرقية وإفريقيا في ظل شح الموارد العامة وتزايد مستويات الدين العام وصعوبة الولوج إلى الأسواق المالية الدولية، وتتجلى فعالية القطاع الخاص في النقاط الأساسية الموضحة في الشكل (2.1)، فمیل القطاع الخاص إلى دعم الابتكار والتكنولوجيا الحديثة والعمل على تخفيض آجال الإنجاز والوصول إلى أفضل عائد ممكن من خلال تخفيض التكاليف، كلها عناصر تزيد من كفاءة القطاع الخاص وفرص نجاح المشروع.

شكل رقم (1. 3): عناصر الفاعلية عبر الشراكة (PPPs).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على

Eduardo Engel, Ronald D. Fischer, Alexander Galetovic, **When and How to Use Public-Private Partnerships in Infrastructure: Lessons from the International Experience**, National Bureau of Economic Research, Cambridge, 2020, PP: 5-6.

وتعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص في نظر الكثير من العارفين والاقتصاديين آلية فعالة لسد الفجوة التمويلية لتغطية حاجتنا من البنية التحتية، وطبقا لآخر بيانات Global infrastructure Hub GIH فإن هذه الفجوة تقدر بين 15 و18 تريليون دولار أمريكي تخص البنية التحتية الاقتصادية (طرق، موانئ، مطارات، اتصالات، طاقة، شبكات المياه، الصرف الصحي) دون البنية التحتية الاجتماعية (الصحة، التعليم، الإسكان، الرياضة والترفيه، الثقافة،...)،² غير أن هذا التطور قد شهد تراجعا محسوسا منذ عام 2019 والذي يعزى أساسا إلى جائحة كوفيد-19 التي أثرت على الحياة الاقتصادية عامة.

¹ تاريخ المشاهدة: 18 جانفي 2022، 22 سا و 15 د) www.ppi.visualization.com

² Veronica Vecchi, Francesca Casalini, Niccolò Cusumano, Velia M. Leone, **Public Private Partnerships; Principles for Sustainable Contracts**, Palgrave Macmillan, Cham, Switzerland, 2021, P: 9.

في هذا السياق يرى البنك الدولي أن الشراكة (PPPs) تهدف بالدرجة الأولى إلى تحسين الخدمة العامة وتسهيل الوصول إليها على نطاق واسع بأقل التكاليف الممكنة، على خلاف القطاع العمومي الذي يبدو أنه قد ثبت فشله في هذه المهمة، وأن إشراك القطاع الخاص يقتضي تغيير الأساليب والآليات التي تضمن له الوصول إلى أهدافه وعلى رأسها العائد المقبول والأرباح التي تضمن له الاستمرار والتطور وعدم إغفال الطابع الربحي والتجاري للشريك الخاص حسب ما تقتضيه القوانين والأعراف، كل ذلك تتحكم فيه درجة النجاح التي يوفرها القطاع الخاص لمثل هذه المشاريع ويمكن توضيح ذلك من خلال النقاط التالية¹:

- يساهم القطاع الخاص في دعم المنافسة والنجاحة من خلال ابتكار أساليب حديثة تعطي حلولاً للمشاكل والعراقيل التي يواجهها المشروع خاصة ما تعلق منها بالتكاليف والآجال.
- القطاع العام غالباً ما يهدف لتحقيق أجندات سياسية بعيداً عن كل متابعة قانونية، أما القطاع الخاص فيتوجب عليه تطبيق بنود تعاقدية في عقد الشراكة تلزمه بنوعية معينة وآجال محددة تحت طائلة المتابعة والعقوبة، ما يجعل ذلك حافزاً قوياً للشريك الخاص والعمل لتجنب ذلك.
- تخفيض نفقات الصيانة والإصلاح، فعقد الشراكة (PPPs) يمتد لفترات أطول يتحمل خلالها الشريك الخاص نفقات صيانة المشروع، والتقليل منها يقتضي إعداد دراسة شاملة ودقيقة واحترام قواعد الإنجاز ومعايير الجودة والنوعية للحيلولة وتخفيض تكاليف الصيانة مستقبلاً.
- يركز القطاع الخاص عموماً على زيادة أرباحه، فيسعى لتحسينها وزيادتها عبر آليات مختلفة والاستفادة من اتساع دائرة السوق والخدمات المقدمة ما يرفع من مداخيل الهيئة العامة على حد سواء.
- تسمح الشراكة (PPPs) بضخ مصادر هامة وإضافية لتمويل مشاريع البنية الاقتصادية والاجتماعية ما يساعد في دعم المشاريع ورفع معدلات النمو على فترات أطول.
- الاستفادة من التجارب والخبرات التي يتمتع بها القطاع الخاص في إدارة مخاطر الاستثمار ونقلها للقطاع العمومي والمساهمة في تحسين كفاءته، هذا ويعتبر القطاع الخاص الأقدر والأكفأ فنياً وتنظيمياً بما يساعد على تقليص نفقات المشروع عبر مراحل المتتالية.
- الرفع من الشفافية في ظل إخضاع هذا النوع من العقود للمتابعة والمساءلة من قبل الهيئات العامة والشركاء الخواص عبر المجالس المختلطة وهيئات التسيير المستقلة كوسيلة لزيادة معدلات الإفصاح.

¹ The World Bank, **The Municipal Public-Private Partnership Framework, Guidance Note**, 2019, P: 12,15.

المطلب الثالث: أنواع عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

تبنى الشراكة بين القطاعين العام والخاص اتجاهها اقتصاديا وتحليلا براغماتيا في توزيع المهام الاقتصادية والاجتماعية بين القطاعات المختلفة أساسه البحث عن الطرف الأقدر على تقديم الخدمة العمومية بأعلى كفاءة وفاعلية، وهنا ينصب دور الدولة على تحديد الأهداف التنموية ووضع السياسات العامة وتهيئة البيئة التشريعية والقانونية المنظمة لتدخل ونشاط مختلف القطاعات على حد سواء، عامة وخاصة في إدارة المشاريع وتقديم الخدمات العامة دون إغفال الطابع التعاوني التشاركي الذي يجمع القطاعين العام والخاص، هذه الشراكة قد تتأسس في مرحلة من مراحل المشروع أو على امتداده مما يجعل عقود الشراكة (PPPs) تتسم عادة بدرجة عالية من المرونة تسمح بمواكبة مختلف المشاريع وتلاءم مع متطلبات الخدمة على اختلاف طابعها وأهدافها والشريحة المستهدفة.

تتعدد الشراكة (PPPs) تبعا لأهدافها وأسبابها داخل أقسام السوق، والتي تنطلق من حاجة الدولة وهيئاتها المختلفة إلى خدمة ما أو مشروع معين يحقق منفعة عمومية معينة، وعلى ضوء ذلك تتخذ عقود الشراكة أنواعا عدة تتحدد من خلالها واجبات الطرفين المتعاقدين وحقوقهما وما يتحملانه من مخاطر، وللإستجابة لذلك تتخذ عقود الشراكة (PPPs) أشكالا عدة أهمها¹:

1- عقود الخدمة (Service Contracts): اتفاقات ملزمة لطرفيها، وفيها يقوم الشريك الخاص بمهام محددة نظير مقابل متفق عليه، هذا النوع محدد وقصير المدة تتراوح عادة بين ستة أشهر والستين، ويعتبر هذا النوع من العقود فعالا في تقديم عديد الخدمات فمدة العقد المحددة تسمح برفع المنافسة وتحسين نوعية الخدمات المحصلة بإعطاء الهيئة العمومية فرصة اختيار واستبدال المتعامل المتعاقد بأخر أكثر فعالية وأقل تكلفة

2- عقود الإدارة (Management Contracts): تتعاقد من خلالها هيئة أو مؤسسة عمومية مع متعامل خاص لإدارتها دون المساس بملكيتها العامة، ومقابل ذلك يحصل الشريك الخاص على أداءات يمكن ربطها مباشرة بالأرباح المحققة، تتراوح مدة العقد بين ثلاث (03) إلى خمس (05) سنوات، وتلجأ الحكومة إلى هذا النوع من العقود لمعالجة مشاكل سوء التسيير وقصور الإدارة.

3- عقود الإيجار (Leasing Contracts): يتم تأجير الأصول المملوكة للدولة إلى الشريك الخاص مقابل دفع حقوق الإيجار الثابتة لفترة متفق عليها تمتد عادة بين 6 و 10 سنوات، وهنا يتحمل الشريك مخاطر الاستثمار ما يدفعه لتخفيض التكاليف عبر تقنيات وأساليب حديثة، وتعتبر ناجعة في قطاعات حيوية كالنقل والمواصلات وشبكة

¹ محمد عبد العال عيسى، الشراكة بين القطاعين العام والخاص، المفهوم، الأسباب، الدوافع والصور، المجلة العربية للإدارة، معهد التخطيط القومي، جمهورية مصر العربية، مج 38، ع3، سبتمبر 2018، ص ص: 37-51.

المياه الشروب، يعطي هذا النوع من العقود دخلا ثابتا للهيئة العامة ويجنبها المخاطر التجارية ويفتح الباب أما إدخال التقنيات الحديثة.

4- عقود الإمتياز (Concession Contracts): يتحمل من خلالها القطاع الخاص مسؤولية التشغيل والإدارة والاستثمار مع بقاء الأصل أو المرفق مملوكا للدولة، هذه الأخيرة تتولى عملية تنظيم ومراقبة الاستثمار ونوعية وأسعار الخدمات المقدمة، وقد عرف هذا النوع رواجاً كبيراً نهاية القرن الماضي وطور مشاريع هامة خاصة في مجال الطاقة والمناجم، فمدة الامتياز الطويلة نسبياً (أكثر من 30 سنة) وتكلفة الامتياز المقبولة نسبياً تساعد في جذب مزيد من الشركاء الخواص.

5- عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T): الذي يعطي الحق لأحد الاتحادات المالية أو ما يعرف بشركة المشروع في تصميم وبناء وتشغيل وإدارة مشروع معين لتقديم الخدمات العامة، تمتد على فترة تعاقدية (طويلة الأجل) تسترجع فيها تكاليف المشروع وتسمح بتحقيق أرباح مناسبة، وتنتهي بتحويل الأصل للدولة أو الهيئة العامة المتعاقدة وفق شروط تعاقدية¹.

ويعتبر الصنف الأخير من هذه العقود أكثرها انتشاراً وأقدمها في كثير من دول العالم التي أبرمت من خلالها عقوداً لبناء وتطوير بنيتها التحتية مثل الطرقات وشبكات السكك الحديدية والتزود بالطاقة والمياه، كما تم تطوير صيغ أخرى تتناسب مع طبيعة المشروع ونوع الخدمة المستهدفة والوضع الاقتصادي السائد²، وبهذا تعددت أنواع عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) التي تحكم مساهمة القطاع الخاص في إنشاء وتمويل وإدارة وصيانة الخدمات العامة، وهذا راجع أساساً إلى المزايا التي يوفرها للدولة من نقل للمخاطر كلياً إلى الشريك الخاص وتوفير التمويل اللازم ونقل الخبرات والتكنولوجيا، وكلها مزايا تجعل منه نموذجاً يتميز بالمرونة وتتفرع عنه صيغاً عديدة تم تطويرها استجابة لتنوع الحاجات والأهداف المسطرة من قبل متخذي القرار والظروف الإقليمية والمحلية السائدة، وهنا نذكر على سبيل الخصوص ما يلي³:

○ BOT : البناء، التشغيل، نقل الملكية.

○ BOOT : البناء، التملك، التشغيل، نقل الملكية.

○ BOLT : البناء، الإمتلاك المرحلي، التأجير التمويلي، نقل الملكية.

¹ Takao Higuchi, **Natural Resources and PPP Infrastructure Projects and Project Finance**, Business Theories and Taxonomies, Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2019, P: 22.

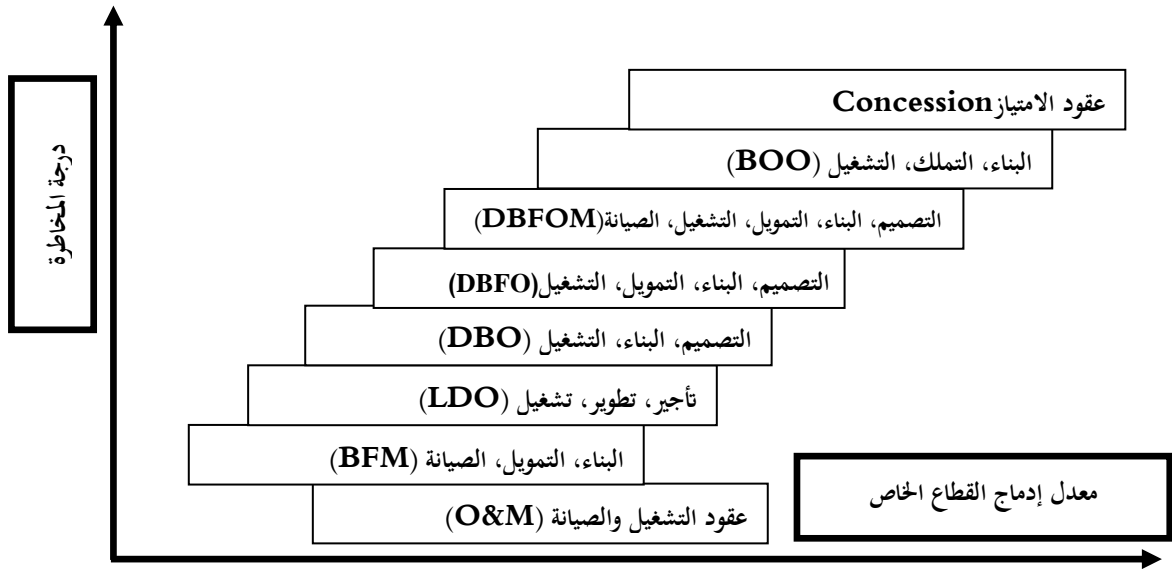
² مها ناصر السدرة، نورة ناصر الدوسري، **عقود الشراكة بين القطاع العام والخاص**، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، العدد 05، المجلد 03، 2019، ص ص: 76-111.

³ United Nations Economic Commission for Europe, **Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships**, 2008, P: 3.

- BLT : البناء، التأجير، نقل الملكية.
- BOO : البناء، التملك، التشغيل.
- BFM : البناء، التمويل، الصيانة.
- DBFO : التصميم، البناء، التمويل، التشغيل.
- O&M : عقود التشغيل والصيانة.

تسمح مختلف العقود السابقة بتحديد نسبة إدماج ومساهمة القطاع الخاص في مشاريع الخدمة العمومية وإنشاء وإدارة المرفق العام ومعها تتحدد نسبة المخاطر التي تنتقل إلى الشريك الخاص، والرسم التخطيطي الموالي يوضح هذه العلاقة والتدرج الواضح في معدل مساهمة الشريك الخاص في مختلف مشاريع البنية الأساسية وتقديم الخدمات العامة التي تتحدد تبعاً لطبيعة العقد الذي يربطه بالهيئة العامة¹.

شكل رقم (4.1): التدرج في الشراكة بين القطاعين العام والخاص (معدل الإدماج/مقل المخاطر).



المصدر: United Nations Economic Commission for Europe, **Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships**, 2008, P: 4.

ونلاحظ في الشكل أنه مع زيادة معدلات الإدماج تتصاعد نسبة المخاطر المحولة إلى الشريك الخاص، فعقود تشغيل وصيانة المرافق العمومية حيز الخدمة تقل فيها عادة نسبة المساهمة من جانب القطاع الخاص ويتحمل من خلالها مخاطر أقل مقارنة بعقود التصميم والتمويل والبناء أو عقود الإمتياز التي تحول الملكية مؤقتاً للطرف الخاص وبهذا يتحمل كافة التكاليف والمخاطر، ولهذا الأسباب عادة ما تكون عقود الإمتياز ممتدة على فترة طويلة تصل حتى 99 سنة بما

¹يعرب محمد الشرع، دور القطاع الخاص في إدارة المرافق العامة الاقتصادية، دراسة مقارنة، مفاهيم في التشاركية بين القطاعين العام والخاص، نماذج عقدية تطبيقية في تقنية تفويض المرافق العامة BOT، ط1، دار الفكر، دمشق، 2010، ص: 214.

يضمن استرجاع التكاليف والنفقات التي تحملها الشريك الخاص لإقامة المشروع على أطول فترة وأقل تكلفة ممكنة، وفي ذلك مراعاة للطابع الاجتماعي للمشروع وتقليل الأعباء والحفاظ على المستوى المعيشي المقبول للفئات الهشة والمتوسطة.

المطلب الرابع: التأصيل النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

جاءت عديد الدراسات التي عاجلت الآثار الاقتصادية الكلية للشراكة (PPPs) على مختلف المؤشرات الاقتصادية الكلية كنمو الناتج المحلي الإجمالي، والبطالة ومستوى المعيشة، وتتفق على أنها آلية هامة وفعالة لدعم النمو والتقدم الاقتصادي لأي بلد¹، وانطلاقاً من نظريات النمو الداخلي (Endogenous growth models) التي ترى أن للبنية التحتية دوراً إيجابياً على دعم الإنتاج والدخل على المدى الطويل (راجع دراسة كلا من Barro - و Aschaur-1989 و -1990)، بمعنى أن زيادة الاستثمار في البنية التحتية يؤدي إلى زيادة معدلات النمو، وفي هذا المنحى صبت مختلف الدراسات والأبحاث التجريبية والقياسية والتي درست هذه الظاهرة في قطاعات عدة وأقاليم جغرافية مختلفة وبعتماد نماذج متعددة، حيث خلصت أغلبها إلى العلاقة المعنوية والأثر الإيجابي لجودة البنية التحتية على النمو الاقتصادي.

وقد تصاعد هذا الزخم مع صعود الفكر النيوليبرالي (Neoliberalism) بداية ثمانينيات القرن الماضي الداعي لتقليص دور الدولة في المجال الاقتصادي لصالح القطاع الخاص، ويرتكز على ثلاثية تحرير الاقتصاد، الخصخصة وتحقيق الاستقرار والتوازن الاقتصادي الكلي، كما يرى أن تدخل الدولة في إقامة المشاريع وتقديم الخدمة العمومية غير ناجع كون القطاع العام يشكل بؤرة للفساد ومرتع للبيروقراطية السلبية وسوء الإدارة وتبديد المال العام، بالمقابل يكون القطاع الخاص أكثر كفاءة وأفضل تدير بما يحوزه من إمكانيات ماديو وتقنية للقيام بذلك، كما ساهم شح الموارد وتفاقم الضغوط على الموازنة العامة وميزان المدفوعات وارتفاع مستوى التضخم في تراجع الدولة عن التزاماتها التنموية والاجتماعية.

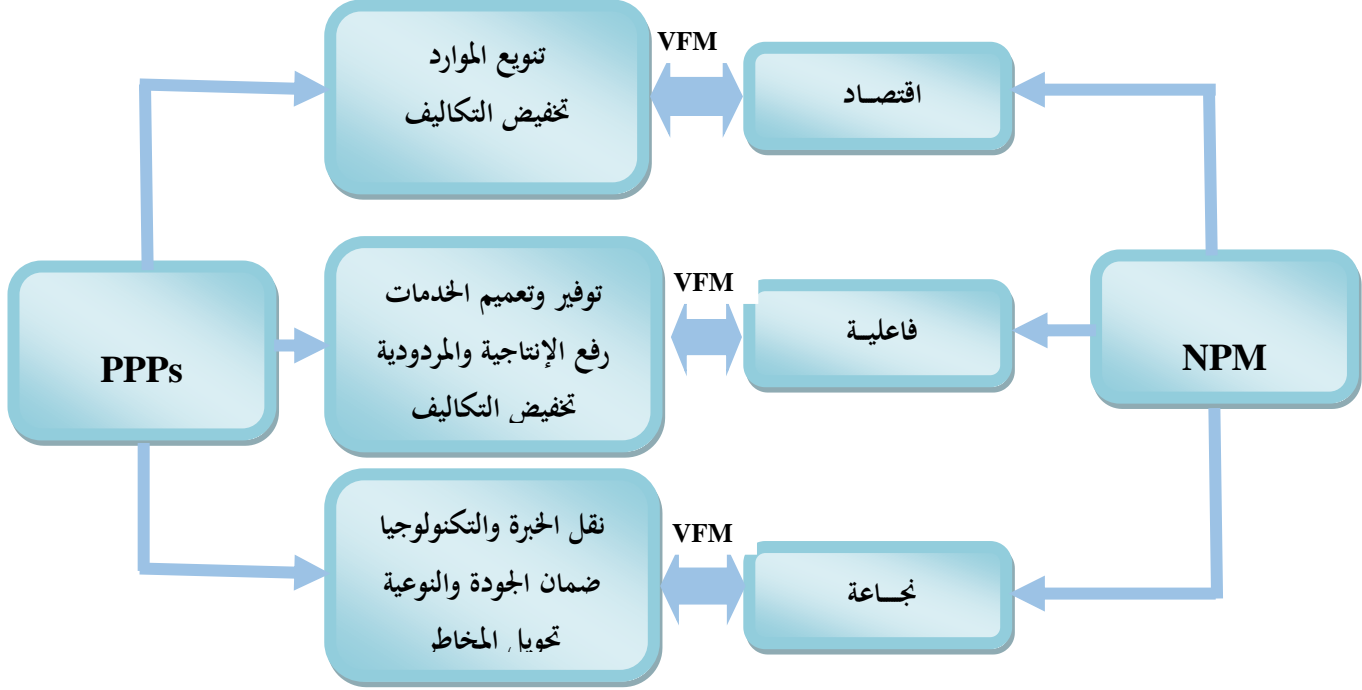
وقد تزامن ذلك مع تطور أفكار الإدارة الحديثة (The New Public Management)² والتي برزت في بريطانيا وتطورت سنوات التسعينيات من نفس القرن لتعرف رواجاً كبيراً بعدها في مختلف الأقطار المتقدمة والنامية على حد سواء، ومن خلال تركيزها على تامين الموارد المحدودة وتخفيض التكاليف لتحقيق أكبر منفعة وفعالية، فقد أعطت مبادئ الإدارة الحديثة هذه (NPM) توجهاً آخر وفتحت الباب لمنط جديد لتسيير المرفق العام وكل ما يرتبط به من خدمات على مستويات عديدة، شملت أشكال التعاون والمشاركة والتضامن بين القطاع العمومي (المركزي والمحلي)، القطاع الخاص

¹Akash Deep, Jungwook Kim, Minsoo Lee, **Realizing The Potential Of Public-Private Partnerships To Advance Asia's Infrastructure Development**, ADB & KDI, January 2019, P18.

²Zhe Cheng et al, **Diversification or convergence An international comparison of PPP policy and management between the UK, India, and China**, Engineering, Construction and Architectural Management Vol. 27 No. 6 , December 2019, PP: 115-133

والمجتمع المدني ومختلف المنظمات غير الحكومية¹، هذا التعاون الثلاثي سمح بنضج مبادئ الشراكة (PPPs) وفرضياتها وتطوير النموذج الذي يسمح بتلبية الخدمات العامة بكفاءة عالية.

شكل رقم (1. 5): التكامل بين مبادئ الإدارة الحديثة (NPM) والشراكة (PPPs).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على (Hiraku Yamamoto) و (E.R. Yescombe, Edward Farquharson)

ظهرت مدرسة الإدارة الحديثة سنوات السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي مع عودة الأفكار الكلاسيكية وصعود أفكار النقديين الجدد آنذاك، ويركز هذا الاتجاه (NPM) على مكانة ودور الدولة كجهاز تنفيذي وتحليلها عن وظائف كانت تعد إلى وقت قريب من الوظائف الأساسية على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي بالنظر إلى التطور في مهام ووظائف الدولة الحديثة، ويرى مناصرو هذه المدرسة أن الدولة مدعوة للتركيز فقط على الوظائف الإستراتيجية السيادية وتفويض ما زاد عن ذلك لمعاملين آخرين². وتقوم مبادئ الإدارة الحديثة (NPM) على الاقتصاد (تأمين المدخلات المحدودة) والنجاعة (تحسين النوعية) والفاعلية (تعظيم المخرجات) وسبل تطبيقها في مشاريع الخدمات العامة حتى تتمكن الدولة الحديثة من الوفاء بالتزاماتها وضماتها، وهذا ما يتبناه نموذج الشراكة (PPPs) ويعطي الفرصة لتجسيده، ويمكننا تلخيص ذلك عبر المخطط الظاهر في الشكل رقم (1. 5) أعلاه الذي يبين أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص ما هي إلا وسيلة لتطبيق أفكار الإدارة الحديثة (NPM) وإعادة توزيع للوظائف بين مختلف الفاعلين على أرضية الواقع من خلال تكتيف الجهود والتعاون تحقيقا لأهداف السياسة العامة في أبعادها الاقتصادية والاجتماعية.

¹ Hiraku Yamamoto, **Multi-level Governance and Public Private Partnership: Theoretical Basis of Public Management**, Interdisciplinary Information Sciences, Vol. 13, No. 1 , 2007, PP: 65-88

² Abdelhamid Temmar, **l'Économie de l'Algérie, La Gouvernance Publique Economique**, Tome IV, Office des Publications Universitaires, Alger, 2015, P : 21.

المبحث الثالث: دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في دعم التنمية الاقتصادية.

تضطلع الحكومات بتحقيق التنمية الشاملة كأحد أهم أهداف السياسة العامة والتي من شأنها التأثير على مستوى المعيشة وزيادة رفاهية الأفراد، ولتحقيق هذا الهدف تلجأ الدولة الحديثة إلى تعبئة الموارد والإمكانات المتاحة المالية والمادية والبشرية العامة والخاصة دون استثناء في خطوة نحو رصد المزيد من التمويل الذي تتطلبه وظائف الدولة الحديثة التي تتسم باتساع نطاقها في ظل محدودية الموارد المتاحة. وتبلورت فكرة الشراكة بين القطاعين العام والخاص أكثر وتزامن ذلك مع صعود الليبراليين الجدد (Neoliberalism) الذين حاولوا إيجاد مخرج من أزمة الدولة الضريبية (The fiscal crisis of the state) التي عرفتها دول العالم المتقدم مع بدايات سبعينيات القرن الماضي تزامنا مع تغيرات جوهرية نحو نظام الصرف العائم، وخلال هذه الفترة زادت حاجة الدول للنفقات الحكومية لتمويل متطلبات التنمية المحلية وعلى رأسها البنية التحتية رافقها عسر شديد في التحصيل الضريبي وتراجع لمعدلات النمو الاقتصادي وصعوبة الولوج لمصادر التمويل، إضافة إلى أزمة المديونية التي طفت على السطح وأصبحت تهدد الاستثمار والتنمية في عديد دول العالم الناشئة والمتخلفة، ولمواجهة هذه الوضعية كان لا بد من تفعيل بدائل مبتكرة لتمويل هذه المشاريع ذات الكلفة العالية والأهمية البالغة للحفاظ على مستويات التنمية المطلوبة¹، وفي هذا السياق برزت الشراكة (PPPs) كواحدة من أهم الخيارات المتداولة للاستفادة من رأس مال القطاع الخاص عقب الحرب العالمية الثانية.

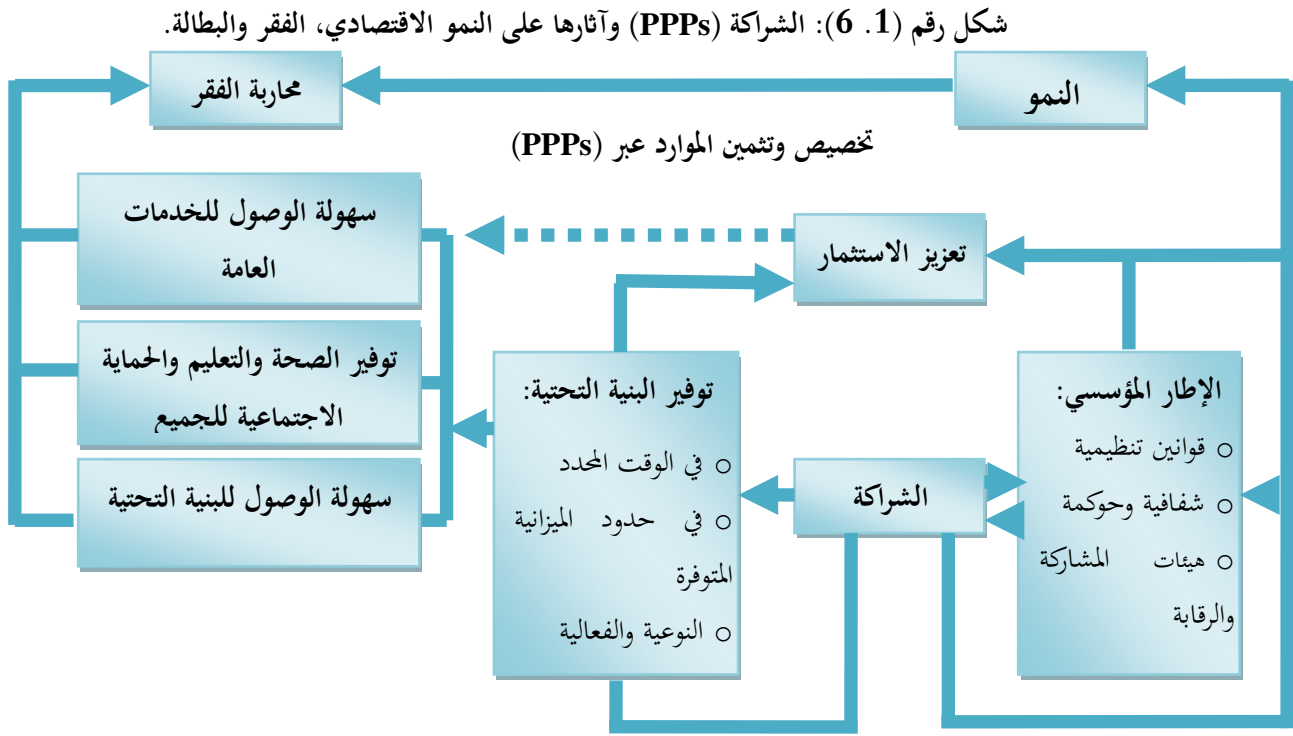
المطلب الأول: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كخيار تنموي.

اقتصرت استخدام آلية الشراكة (PPPs) في بادئ الأمر على قطاعات معينة وشكلت البنية التحتية النواة الأولى لتطور هذا النموذج خاصة قطاع النقل (الطرق) ليتم تعميمه لباقي مشاريع البنية التحتية الاقتصادية مثل المياه، الصرف الصحي، الطاقة... وصولا إلى تطبيق النموذج في مشاريع التنمية الاجتماعية كالصحة والتعليم والتكنولوجيا الحديثة، هذا التوجه لم يكن ليتبلور لولا النتائج الإيجابية التي تركها على الحياة العامة الاقتصادية والاجتماعية للدول والأفراد، ويتوسع أكثر فأكثر عبر الدول النامية والاقتصاديات الناشئة تحت ضغط الموازنة العامة توجه الدول للبحث عن موارد إضافية، فمن الواضح أن الهدف أصبح الحصول والوصول إلى رأس مال القطاع الخاص وإشراكه في إحداث النهضة وتأمين مشاريع البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية لاحتضانها²، ويرى عديد الباحثين والأكاديميين أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص يمكنها أن تؤثر على بعض المؤشرات الاقتصادية الكلية مثل معدلات النمو والفقير والبطالة والاستثمار من خلال ميكانيزمات الاقتصاد الحر، حيث تعزز الشراكة من شأنه تطوير قطاعات عدة وعلى رأسها البنية التحتية التي تعزز مناخ الاستثمار وبيئة الأعمال في ظل مبادئ الشفافية ما يترك آثاره على معدلات النمو والتشغيل

¹ John Quiggin, *The diffusion of public private partnerships; a world systems analysis*, Globalizations Journal, Vol. 16, N° 6, 2019, PP: 838-856.

² Barbara Weber, Mirjam Staub-Bisang and Hans Wilhelm Alfen, Op.cit., P: 99.

ويسهل من وصول الفرد لمختلف الخدمات العمومية، وفي ذلك دفع للفقر وتحسين مستوى المعيشة وتأمين موارد المجتمع، وهذا هو المعنى الحقيقي للتنمية الاقتصادية، والمخطط الموالي يبين هذه العلاقة.



المصدر: Akash Deep, Jungwook Kim, Minsoo Lee, **Realizing the Potential of Public-Private Partnerships to Advance Asia's Infrastructure Development**, ADB & KDI, January 2019, P: 21

إن ضعف البنية التحتية الأساسية يعرقل عجلة التنمية ويضعف التنافسية، كما تحد من الخدمات المقدمة نوعاً وكما ما يؤثر سلباً على رفاهية الأفراد، فمشاريع البنية التحتية عادة ما تتصف بعائد اجتماعي مرتفع ينعكس آلياً على مستويات النمو المحلية¹، كما تسمح برامج الشراكة بدعم مناخ الأعمال والاستثمار بين مختلف الفاعلين الاقتصاديين والاجتماعيين على مختلف المستويات بما ينعكس على بيئة الأعمال المحلية، وتتجلى لنا هذه الآثار في ثلاث محاور رئيسية²:

- خلق وتنمية نظام اقتصادي رائد عماده التعاون والتكامل بين الفاعلين العموميين والشركاء في قطاع الأعمال أفراداً ومؤسسات.
- توفير الخدمات اللازمة لقطاع الأعمال ومرافقة المشاريع العامة وتطوير البنية التحتية كواحدة من ركائز التنمية.

¹ Jeffrey Delmon, **Public-Private Partnership, Projects in Infrastructure: an Essential Guide for Policy Makers**, Cambridge University Press, 2011, P: 14.

² Stefano Caselli, Guido Corbetta, Veronica Vecchi, **Public Private Partnerships for Infrastructure and Business Development, Principles, Practices, and Perspectives**, 1st edition, PALGRAVE MACMILLAN, 2015, P: 5.

○ تمويل مشاريع الاستثمار وتمويل مصادر إضافية على فترات طويلة الأجل وبدرجة مرونة عالية توفرها أنواع عقود وصيغ الشراكة المتعارف عليها.

تساهم الشراكة (PPPs) في دعم الأطراف المتعاقدة من خلال توزيع الوظائف والواجبات والأخطار وتكاليف الاستثمار بصفة عقلانية وفعالة، ما ينعكس إيجاباً على مخرجات العملية الاستثمارية والرفع من قيمة الناتج المحلي الإجمالي¹، وهذا طبقاً للنظرية الاقتصادية التي ترى أن زيادة الاستثمار بصفة عامة سوف يزيد من معدلات الناتج القومي بما يعتبر مؤشراً إيجابياً عن النمو، هذا وأكدت بعض الدراسات أن الاستثمار في إطار الشراكة (PPPs) تكون أكثر فاعلية وتعطي نتائج أفضل من الاستثمار العمومي على مشاريع البنية التحتية والخدمات العامة، فكل دولار ينفقه القطاع الخاص في هذه المجالات يؤدي إلى نمو الناتج المحلي الإجمالي (GDP) حوالي 0,2% بينما تقدر النسبة بحوالي 0,05% مقابل كل دولار تنفقه الهيئات العامة منفردة وكل ذلك مرده إلى الفعالية والنجاحة التي يضيفها القطاع الخاص في إنجاز مشاريع الخدمة العامة². بالتوازي مع ذلك لا شك أن الشراكة (PPPs) تساهم في تحسين نوعية الخدمة العمومية تحقيقاً لكفاءة رأس المال (Value for money) انطلاقاً من خبرة القطاع الخاص الذي يتمتع بالفاعلية والتكنولوجيا والإبتكار والإدارة السليمة من جهة، ومن جهة أخرى فإن تطبيق قواعد الشراكة مع القطاع الخاص يسمح بتخفيض تكاليف الإنجاز التي يتحملها الشريك الخاص إما جزئياً أو كلياً، ما يسمح للدولة توفير جزء هام من نفقاتها وتوجيهه لبعث مشاريع أخرى تساهم في دعم العملية التنموية خاصة إذا علمنا أن مساهمة الشريك الخاص سوف تمتد على فترات طويلة الأجل بما يحرر مصادر تمويل إضافية على فترات أطول ويخفف الضغط على الميزانية العامة للدولة. ويمكن إبراز أثر الشراكة بين القطاعين العام والخاص على التنمية بصفة عامة وعرضها من خلال المحاور الأربعة الموالية:

1. تنوع الموارد ومصادر التمويل: إن ضمان التنمية يستوجب مزيداً من الاستثمارات في البنية التحتية الأساسية سواء الاقتصادية أو الاجتماعية، ويقدر البنك الدولي نمو الطلب العالمي على مشاريع البنية التحتية بنسبة سنوية تفوق 1,3% من الناتج المحلي العالمي و1,2% لنفقات صيانة المنشآت حيز الخدمة³، كما أن الفجوة بين الطلب العالمي والقدرات المالية والمادية المرصودة لذلك تزداد اتساعاً، وتقدر متطلبات هذه الاستثمارات 4,5 تريليون دولار أمريكي كمعدل سنوي حتى عام 2030 في الدول النامية⁴، هذه الأخيرة التي تعرف ضغطاً رهيباً وعجزاً مستمراً في موازنتها العامة في ظل شح الموارد واتساع متطلبات وحاجيات التنمية التي تثقل كاهل

¹ Yurdakul, H., Kamasak, R., **Investment through Public Private Partnership (PPP); The impact of PPP activities on the growth of GDP**, Press Academia Procedia (PAP), V.11 , 2020, PP: 150-152.

² L.Arturo Bernal Ponce, Ricardo Pérez Navarro, **Effect of public and private infrastructure investment on economic growth from 2006 to 2016**, Network Industries Quarterly, vol. 18 , N° 2, 2016, PP: 6-12.

³ Barbara Weber, Mirjam Staub-Bisang and Hans Wilhelm Alfen, Op.cit., P: 3.

⁴ UN Economic and Social Council, **Introduction to People-first Public-Private Partnerships in support of the United Nations Sustainable Development Goals**, Review of the Public-Private Partnerships, 2018, P: 4.

الدولة متسببة في اضطرابات اجتماعية وسياسية وحتى أمنية. وتطرح آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) كخيار فعال أمام هذه الدول لتوفير مصادر تمويل هامة لمشاريعها العمومية، حيث أصبحت تطبق صيغ وعقود مختلفة تسمح بولوج رأس المال الخاص لتمويل مشاريع البنية التحتية الاقتصادية من طرقات، مطارات، موانئ، خطوط السكة الحديدية، توليد الطاقة، المياه الشروب والصرف الصحي، الإتصالات والتكنولوجيا الحديثة، وتمتد هذه الشراكة إلى المساهمة في مشاريع البنية الاجتماعية الأخرى كالصحة والتعليم والتي تترك آثارا عميقة في تكوين رأس المال البشري ودعمه بالمرافق الضرورية والرفع من رفاهيته.

إضافة إلى تخفيف الأعباء والتكاليف التي تتطلبها مشاريع البنية التحتية عبر آلية الشراكة (PPPs)، فإن هذه الأخيرة تسمح للمشروع أو المرفق العام المعني بالشراكة بخلق عائد يعود للهيئة المسيرة أو المالكة يكون في شكل ضرائب أو رسوم أو حقوق مقابل استغلال المنشأة (مثل الطرق، المطارات، ...). أو الخدمة العينية التي تقدم للزبائن والوحدات الاقتصادية بصورة مباشرة مثل الرسوم مقابل الكهرباء، الماء الشروب، التطهير، جمع النفايات وغيرها مما تمثل حقوق الانتفاع مقابل الخدمات التي يدفعها المرتفقون.

2. **نقل الخبرة والتكنولوجيا لدعم النجاعة والفاعلية:** تزيد نجاعة المشاريع المحسدة في إطار الشراكة بين القطاعين العام والخاص والقائمة على تحقيق مبدأ كفاءة القيمة لرأس المال (Value For Money)، والرفع من نوعية الخدمات واحترام آجال الإنجاز والمخصصات المالية، هذه الفاعلية تركز أساسا على خبرة الشريك الخاص في التسيير وصرامته وإمكاناته التقنية والفنية وقدرته على الإبداع والابتكار من خلال استخدام التكنولوجيا الحديثة، ومنه فإن الشراكة هي آلية فعالة لتعزيز إنتاجية المشروعات العامة والوصول إلى تحقيق ما يسمى كفاءة رأس المال (VFM) من خلال خلق توازن بين كلفة المشروع، وعائده، وخطر الاستثمار وكذا نوعية الخدمات المقدمة أي تحقيق أفضل مخرجات ممكنة بأقل تكلفة¹. ويضيف المجلس الكندي للشراكة قائلا: "الشراكة بين القطاع العام والخاص هو مشروع مشترك قائم على حشد ومزج خبرات الطرفين من أجل إشباع الحاجات العامة بأفضل شكل من خلال التخصيص الملائم للموارد والمخاطر والعوائد"².

3. **نقل المخاطر وتوزيعها بين الشركاء:** من بين أهم المزايا التي يقدمها نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص نقل المخاطر المالية من القطاع الحكومي الذي يتميز بقلّة الفعالية وسوء التسيير للمستثمر الخاص القادر على التحكم في مخاطر الاستثمار بما يتمتع به من فعالية وخبرة وإمكانات تقنيو وتكنولوجيا تسمح بتقليل مخاطر الاستثمار، وفي هذا الإطار ركزت اللجنة البريطانية للشراكة بين القطاعين العام والخاص قائلة أنها: "علاقة

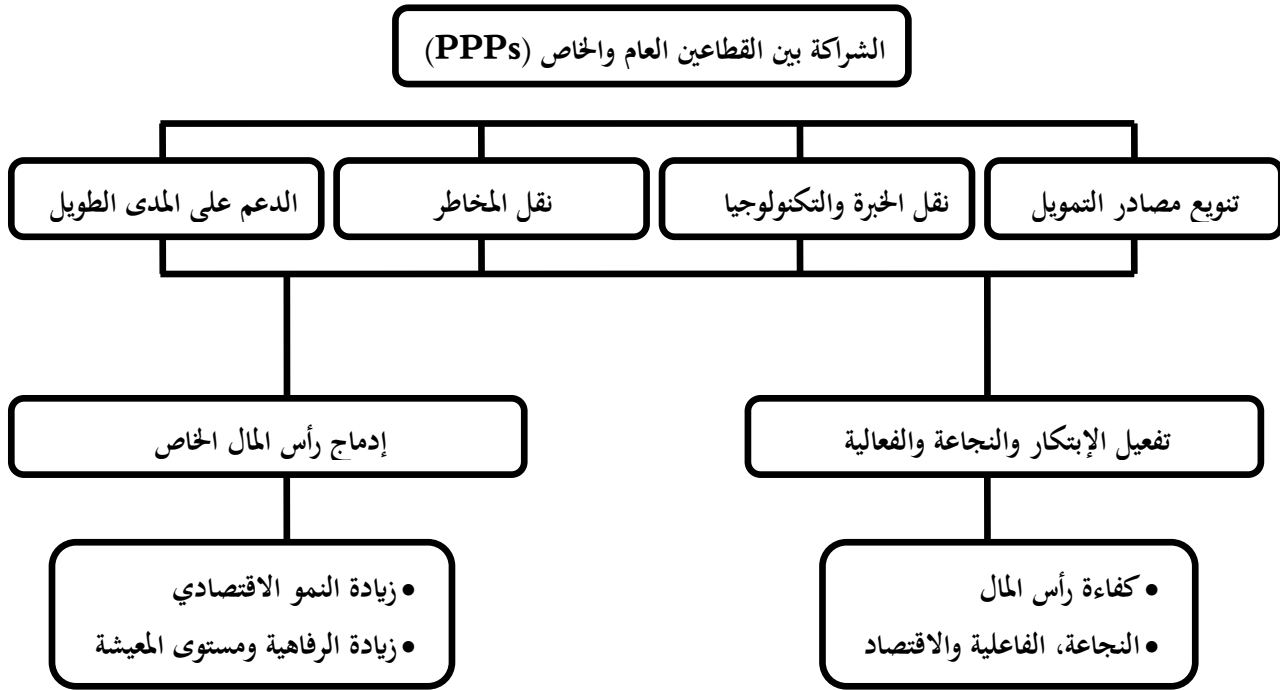
¹ Sapri M. , Hariati A.H., Sheau Ting L. and Sipan I., **Public Private Partnership Benefits in Delivering Public Facilities in Malaysia**, MATEC Web of Conferences 66, 00014 , 2016, PP: 1-7.

² محمد عبد العال عيسى، مرجع سابق، ص: 39.

مشاركة بالمخاطرة بين القطاعين العام والخاص في سبيل تحقيق أهداف السياسة العامة للبلد¹، وهذا ما يتفق معه المجلس القومي للشراكة بالولايات المتحدة الأمريكية الذي يرى أن: "الشراكة بين القطاعين العام والخاص ترتيبات تعاقدية لحشد الموارد والمنافع والمخاطر لكل الشركاء لتحقيق كفاءة أعلى وتخصيص أفضل لرأس المال"².

4. دعم التنمية على المدى المتوسط والطويل: إن إشراك القطاع الخاص وفق النموذج يستهدف إقامة علاقة طويلة الأجل غالباً ما تمتد لأكثر من 20 سنة يلتزم من خلالها الشريك الخاص المساهمة الكلية أو الجزئية في مختلف مراحل حياة المشروع العام، بداية من الدراسة إلى التمويل والإنجاز والإدارة والتسيير والصيانة ما يوفر على الدولة أعباء ومسؤوليات وتكاليف معتبرة يمكن استغلالها في مشاريع أخرى وتوسيع دائرة استثماراتها، وتعد جهود تهيئة البنية التحتية مكلفة للغاية وتؤدي إلى تحويل الموارد من الأنشطة الإنتاجية الأخرى، ومن خلال هذا النموذج نؤسس لعلاقة تعاونية تعاقدية طويلة الأجل بين الهيئات العامة والشريك الخاص في سبيل تحقيق أهداف بعيدة المدى³. هذا ويمكن تقديم النقاط السابقة من خلال الشكل الموالي.

شكل رقم (1.7): محاور دعم التنمية من خلال الشراكة (PPPs).



المصدر: من إعداد الباحث.

¹ Kolzow David, **Public Private Partnerships**, *The Economic Development Review*, winter 1994, Vol 12, N° 1, PP: 43-51.

² محمد عبد العال عيسى، مرجع سابق، ص ص: 37-52.

³ Nannan Wang, Minxun Ma, **Public-private Partnership as a Tool for Sustainable Development – What Literatures Say?** *Sustainable Development*, John Wiley & Sons, Ltd., vol. 29, N° 1, 2020, PP: 243-258.

إن التحول نحو نموذج الشراكة (PPPs) يسمح بالوصول إلى أهداف متعددة وفي مستويات مختلفة، اقتصادية واجتماعية وتنظيمية، والتي تتجلى أساساً في محاربة الفقر والحرمان وسوء التسيير وتعطي للخدمة العامة معنى أفضل يتصل بالجودة والوفرة والتكلفة المنخفضة، كما يسمح بتأسيس شراكة تضامنية بين مختلف أطراف المجتمع (الحكومة والمجتمع المدني وقطاع الأعمال) لتحقيق السياسة العامة والتنمية المحلية والقطرية.

المطلب الثاني: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لتطوير البنية التحتية.

يشكل الاستثمار في البنية التحتية محمداً أساسياً للنمو الاقتصادي، مناخ الأعمال، مستوى المعيشة، معدلات الفقر والبطالة، معدلات التعليم والولوج إلى خدمات الصحة العامة، كما يمثل مفتاح الوصول إلى بناء هيكل اقتصادي متين لدعم النمو والإزدهار، وبهذا أصبحت البنية التحتية أحد أهم التحديات التي تواجه الدولة الحديثة لضمان ومواكبة متطلبات البناء والتنمية، كما أن ضعف هذه البنية يمثل عائقاً أمام جهود التنمية خاصة في الدول النامية، ونفس الكلام ينطبق عن الخدمات العامة المرتبطة مباشرة بهذه الهياكل والتي تتسم بضعف نوعيتها ومحدوديتها¹. وحديثنا عن البنية التحتية وعلاقتها بالهيكل الاقتصادي وعملية الاستثمار والتنمية يقودنا إلى وضع الأساس النظري والمفاهيمي لمختلف العناصر المكونة لهذه العلاقة المتشابكة، والهدف من ذلك هو الوقوف على مدى تأثير البنية التحتية على بقية العناصر والتي يأتي بيانها في الجزء الموالي.

أولاً: البنية التحتية، المفهوم والأنواع.

يقصد بالبنية التحتية مجموع المشاريع القاعدية والهياكل التي توفر ما يحتاجه قطاع الأعمال والأفراد في صورة مدخلات ضرورية للنشاط الاقتصادي وعملية النمو²، وبهذا تدخل في تكوين رأس المال المادي والمملوك من طرف الدولة وهيئاتها العامة، وعليه فإن البنية التحتية: "تشمل مجمل الأصول المادية والتجهيزات والمرافق العامة التي تنتج وتوفر الخدمات العامة للأفراد ومختلف الهيئات الوحدات الاقتصادية بهدف ضمان وتحسين النشاط الاقتصادي والظروف المعيشية"³. وهنا وجب علينا التمييز بين البنية التحتية الاقتصادية البنية التحتية الاجتماعية، حيث تختص البنية التحتية الاقتصادية بتوفير الخدمات الأولية لقطاع الأعمال والصناعة ودعم الإنتاجية من خلال خلق بيئة أعمال ملائمة وتأتي على رأسها شبكات النقل والتموين (طرق، مطارات، موانئ، سكك حديد،...) والطاقة والاتصالات وغيرها من ضروريات النشاط والعملية الإنتاجية، أما البنية التحتية الاجتماعية فتعنى بتوفير متطلبات الأفراد والأسر، ويتركز دورها على تحسين الحياة وظروف المعيشة ورفاهية المجتمع، ويكون لها علاقة مباشرة بقطاعات التعليم والصحة والبيئة وشبكات الصرف الصحي، هذا

¹ The World Bank Group PPIAF, **Guide de reference de PPP**, version 2.0, 2016, P: 23.

² Darrin Grimsey, Mervyn K. Lewis, Op.cit., P: 37.

³ Barbara Weber, Mirjam Staub-Bisang, Hans Wilhelm Alfen, Op.cit., P: 11.

التعريف يقسم البنية التحتية في شقين مادي اقتصادي وآخر اجتماعي تشكل مجموعة الأصول الضرورية لتفاعل الوحدات الاقتصادية للمجتمع.

كما هو معروف، فإن زيادة حجم البنية التحتية وتطويرها يساهم في الرفع من مخرجات النشاط الاقتصادي ويرفع من فعالية الوحدات الاقتصادية ويترك أثره على مختلف المكونات، ونضج البنية التحتية وتطويرها يساعد في تخفيض تكاليف التوزيع ويسهل نقل السلع والخدمات وعناصر الإنتاج لتعظيم منافع الاستثمار في اقتصاديات الحجم، والاستثمار في البنية التحتية يترك أثره على واقع التنمية الاقتصادية عبر قنوات عدة¹:

○ الاستثمار المباشر في البنية التحتية الاقتصادية يسهل عملية الإنتاج ويحفز النشاط الاقتصادي للبلد ويجذب المستثمر المحلي والأجنبي.

○ كما يرفع من تنافسية الوحدات الإنتاجية عبر تخفيض تكاليف الإنتاج والتوزيع والتسويق وكلها عوامل مساعدة على نمو المشروع الاستثماري.

○ خلق المزيد من الوظائف ويدعم وصول الشرائح الفقيرة والمتوسطة للخدمات العامة بأقل التكاليف وعلى أوسع نطاق.

ولتوضيح الفكرة أكثر نحاول تتبع أثر إنجاز طريق سريع يربط أقاليم مختلفة للبلد، هذا الاستثمار يكون له أثر مباشر على حجم الاستثمار العام والنتائج المحلي الإجمالي (GDP) في الأجل القريب ويوفر مناصب شغل جديدة ويرفع مستوى المعيشة، كما سترك أثره على القطاع الخاص ويحسن من إنتاجيته ومردوديته على المدى البعيد²، فالطريق السريع ساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج المرتبطة بعوامل البعد والمسافة والزمن³.

والمخطط الموالي يقدم شرحا حول الآثار الاقتصادية الممكنة تحقيقها من خلال إنجاز مشروع طريق سريع، وباعتباره استثمارا في رأس المال الثابت للدولة فإنه يعتبر بمثابة إضافة إلى الأصول الثابتة ويساهم في رف المداخيل والضرائب تستفيد منها الدولة والمجتمع، كما أن المشروع يساعد المستثمرين الخواص ويشجعهم على توسيع نشاطهم من خلال مساهمة الطريق في تخفيض تكاليف الإنتاج والتوزيع، وهذا ما يساعد في تحسين الجودة وتخفيض الأسعار والرفع من

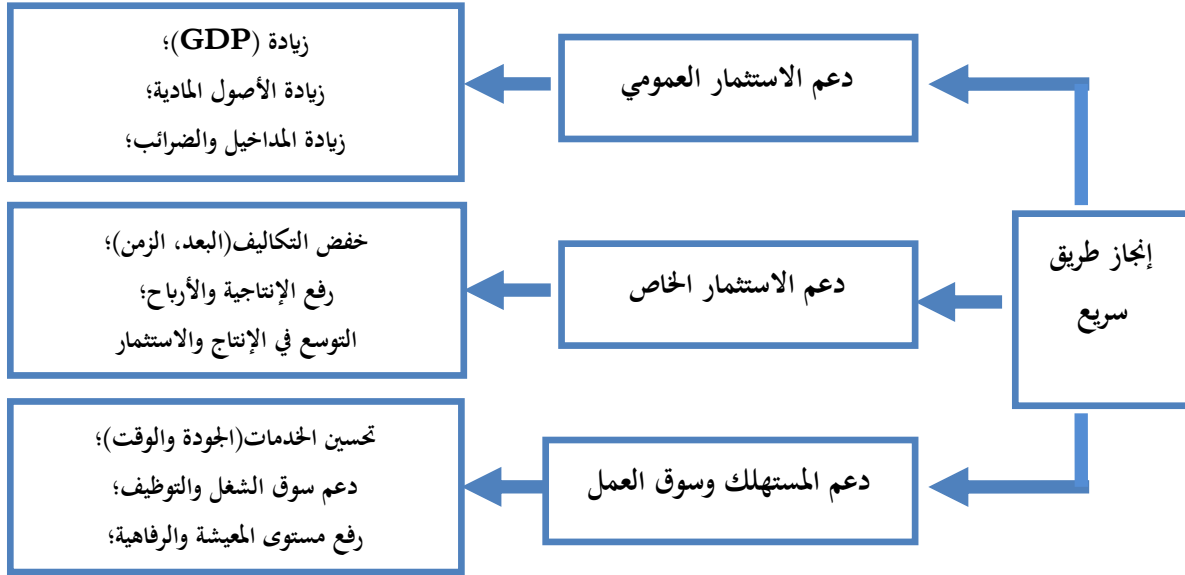
¹ Muhammad Javid, **Public and Private Infrastructure Investment and Economic Growth in Pakistan: An Aggregate and Disaggregate Analysis**, journal of Sustainability, Vol. 11, 3359, 2019, PP: 1-22.

² Mark Zandi, Bernard Yaros, **Macroeconomic consequences of the infrastructure investment and Jobs act & build back better framework**, Moody's Analytics, , 04 November 2021, P: 2.

³ Jeffrey M. Stupak, **Economic Impact of Infrastructure Investment**, Congressional Research Service, CRS Report prepared for members and committees of congress, January 24, 2018, P: 12.

مستوى معيشة الفرد بما يعد دعماً للقدرة الشرائية للمستهلك ومستويات التشغيل إضافة إلى آثار أخرى غير مباشرة يكون لها تأثير على النشاط والتنمية الاقتصادية والاجتماعية.

شكل رقم (1. 8): الآثار المركبة لعملية الاستثمار في البنية التحتية.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على التحليل السابق.

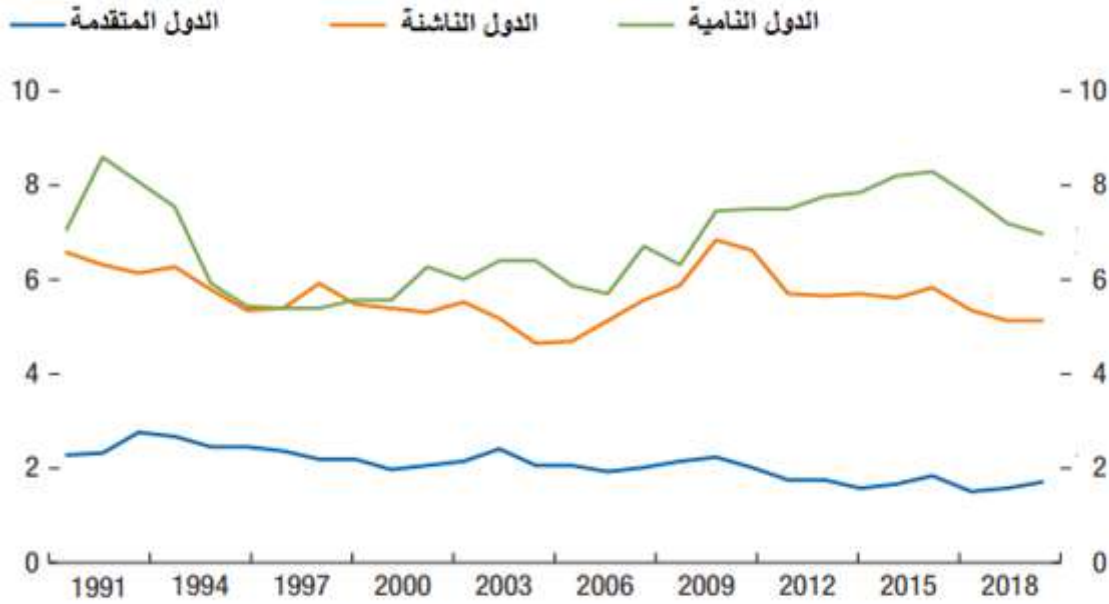
ثانياً: أهمية البنية التحتية في دعم الاستثمار العمومي.

يرتبط الاستثمار العمومي ببناء وتطوير وصيانة البنية التحتية القاعدية التي تشكل نسبة هامة من حجم الاستثمار العمومي خاصة في الدول النامية التي تسعى جاهدة لبناء شبكات عالية الجودة من البنى التحتية يقينا منها أنه لا سبيل لدعم النمو وتحقيق التنمية دون امتلاك بنية تحتية على قدر من النوعية والجاهزية، ودورها كمحدد أساسي لاستقطاب الاستثمار المحلي والأجنبي وإضفاء قدر من التنافسية محلياً وإقليمياً، غير أن تحقيق هذا الحجم من البنية التحتية يتطلب تكاليف باهظة وقدرات فنية وبشرية على قدر من الفعالية في مختلف مراحل حياة المشروع بدءاً بالدراسة والتصميم، إلى التمويل، فالإنجاز، وصولاً إلى الإدارة والتسيير والتي تقتضي مزيداً من الفعالية والنجاحة التي يفتقر إليها القطاع العام إضافة إلى مصادر تمويل ضخمة تثقل ميزانيات الدول خاصة النامية منها، انطلاقاً من هنا، فالشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) يمكنها توفير الحلول المطلوبة لبناء وتحديد وإدارة مشاريع البنية التحتية في سبيل تحقيق هذه الأهداف على درجة كبيرة من المرونة تضيفها عقود الشراكة مع مختلف المتعاملين الخواص.

يبين الشكل (1. 9) الموالي نسبة الاستثمار العمومي إلى الناتج المحلي الإجمالي (GDP) لثلاثة عقود في مجموعات مصنفة حسب مستويات الدخل، ونلاحظ أن هذا المعدل في الدول المتقدمة يكاد يكون مستقراً في حدود 2% أو أكثر بقليل ويشهد تراجعاً طفيفاً في العقد الأخير، بينما نجده في مستويات أعلى في الدول النامية لأكثر من 7%، أما الدول

الناشئة فيتراوح فيها بين 5% و6%، وهذا ما يفسر السعي الحثيث لهذه الدول سيما النامية منها لتعزيز بنيتها التحتية وسد الفجوة المسجلة والتي تعاني منها من خلال الاستثمار العمومي المدعوم من الموازنة العامة.

شكل رقم (9.1): تطور الاستثمار العمومي بين 1991-2018 عبر العالم كنسبة مئوية (GDP إلى %).



المصدر: World Economic Outlook Data base & IMF Staff Estimates

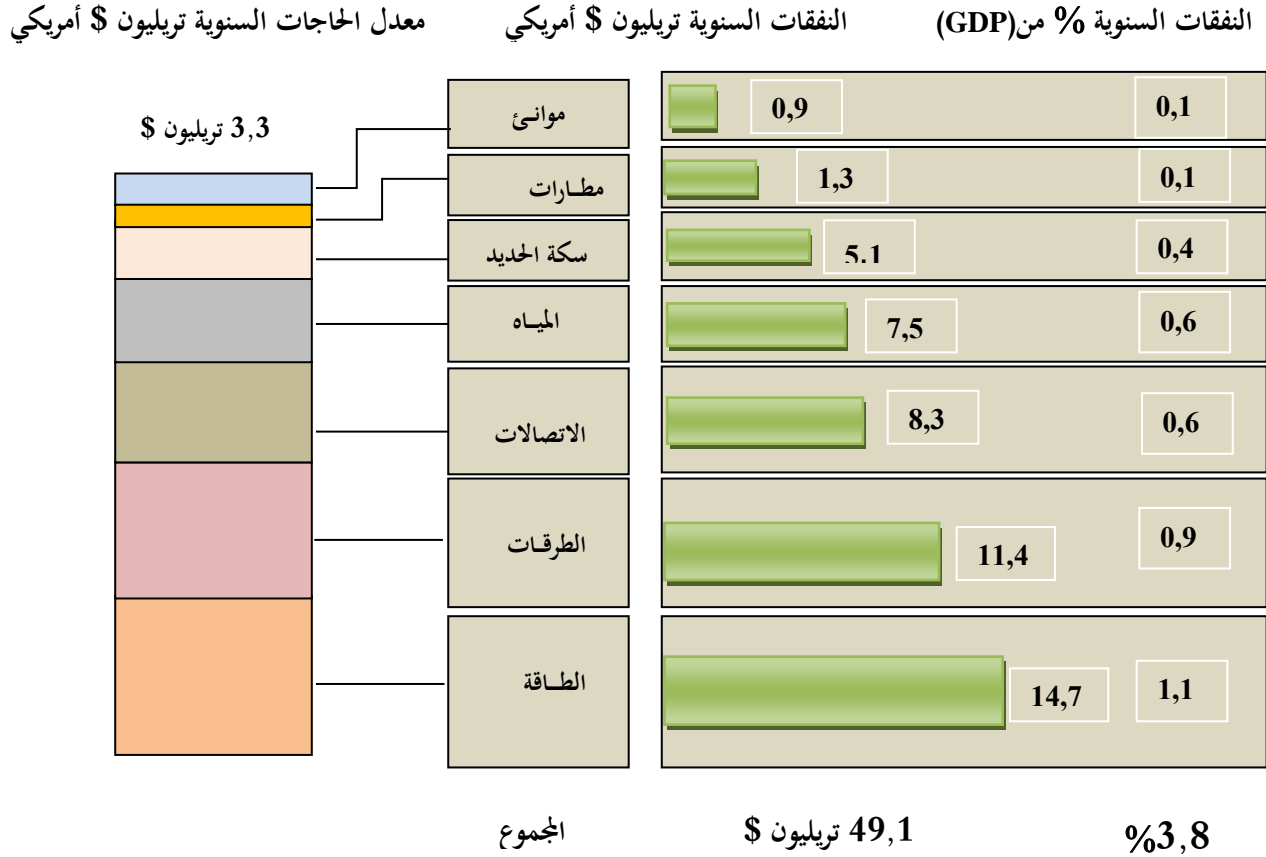
بحسب تقديرات البنك الدولي لسنة 2017، فإن حاجة الدول لاستثمارات البنية التحتية تقدر بأكثر من 3,3 تريليون دولار أمريكي سنويا حتى عام 2030 (حوالي 50 تريليون دولار على مدار 15 سنة) لتغطية العجز وسد الفجوة في مشاريع البنية التحتية التي تتطلبها التنمية عبر العالم، منها 1,9 تريليون دولار أمريكي تمثل الحاجات العاجلة في الدول النامية لتطوير بنيتها التحتية، وتظهر التقارير أن الدول النامية لا تنفق سوى 1 تريليون دولار أمريكي كمعدل سنوي ويتحمل القطاع الحكومي 80% منها، حيث تقدر نسبة العجز في الدول النامية منفردة إلى غاية 2030 بأكثر من 10 تريليون دولار أمريكي¹، وعلى هذا الأساس سيكون على دول العالم إنفاق ما يعادل 3,8% من الناتج الدولي المحلي (GDP) سنويا حتى عام 2030 كمتطلبات لبناء وتجهيز البنية التحتية لمواكبة خطط التنمية الشاملة وتحقيق أهداف التنمية آفاق 2030.

يتصدر قطاع الطاقة حاجة الدول لتطوير البنية التحتية لعالم اليوم بفجوة تزيد عن 14,7 تريليون دولار أمريكي أي ما يعادل إنفاقا سنويا لا يقل عن 1,1 تريليون دولار أمريكي إلى غاية 2030، قطاع الطرقات أيضا يتطلب إنفاقا سنويا بمعدل يقارب 1 تريليون دولار أمريكي لسد الفجوة المقدرة بأكثر من 11 تريليون دولار أمريكي، من جانبها قطاعي الاتصالات والمياه يتطلبان مزيدا من الموارد وتخصيصات سنوية تناهز 600 مليار دولار أمريكي سنويا، من دون

¹ Patricia o. Sulser, **Infrastructure PPPs in the most challenging developing countries: Closing the gap**, 2018, P: 8.

إغفال لباقي المنشآت القاعدية من موانئ ومطارات وشبكات السكة الحديدية التي تقدر حاجتها بما يفوق 6 تريليون دولار أمريكي والتي توافق تخصيصات سنوية تتخطى 1,7 تريليون دولار أمريكي سنويا حتى 2030.

شكل رقم (10.1): العالم في حاجة لمزيد من الاستثمارات في البنية التحتية آفاق 2030.



المصدر: I.Yu Vaslavskaya, Y.I. Vaslavskiy, Public-Private Partnership and Resolving the Societal Crisis: Caused by the COVID-19 Pandemic, International science and technology conference, 2021.

يعكس الشكل رقم (10.1) الحاجات المجمعّة لدول العالم من الاستثمار في البنية التحتية آفاق 2030 عبر مختلف القطاعات الكبرى، والتي يتصدرها قطاع الطاقة بأكثر من 14 تريليون دولار أمريكي، فقطاع الطرقات بقيمة 11,4 تريليون دولار أمريكي، يليها قطاعي الاتصالات والمياه في حدود 8,3 و 7,5 تريليون دولار على التوالي، والملاحظ هو استئثار قطاع النقل بحصة الأسد إذا ما أضيفت شبكات السكة الحديدية والمطارات والموانئ ليسجل حاجة لتمويل يفوق 23 تريليون دولار أمريكي حتى العام 2030 أي ما يعادل 46% من حاجة العالم الإجمالية. إن هذا الحجم الهائل من الاستثمار العمومي في مشاريع البنية التحتية يتطلب البحث عن أفضل الآليات وتطبيق النموذج الذي يضمن لنا أكبر قدر من الكفاءة والفاعلية ويسمح بتحقيق الأهداف المسطرة، ولعل الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs)

تسمح لنا بالوصول إلى بعض هذه الأهداف خاصة في ظل قصور القطاع العام وفشله تاريخيا في بناء قاعدة اقتصادية قوامها النجاحة والاقتصاد¹.

ثالثا: دور البنية التحتية في دعم الاستثمار الخاص.

إن تراجع البنية التحتية العامة ونظم توصيل المياه والطاقة وشبكات النقل والمواصلات من شأنه تعطيل أنشطة الإنتاج وانتقال تداعيات ذلك إلى جميع مراحل سلاسل العرض²، وللحيلولة دون ذلك يأتي الاستثمار في البنية التحتية القاعدية كأحد الحلول المساعدة في جذب وترقية الاستثمار الخاص المحلي والأجنبي، فدعم البنية التحتية إنما هو دعم لبيئة الأعمال وتشجيع للقطاع الخاص ودفع للمخاطر والتكاليف التي من شأنها عرقلة الاستثمارات الخاصة. إن تطوير شبكات النقل المختلفة وتوفير مصادر الطاقة والإتصالات والربط بشبكات الصرف الصحي وغيرها من الخدمات القاعدية ما هو إلا تعزيز للتنافسية وبيئة الأعمال بما يعود بالمنفعة على المستثمرين الخواص ويضعف عائداً لهم ويحقق لهم أرباحاً إضافية ناتجة أساساً عن تخفيض تكاليف الإنتاج والنقل والتوزيع ما ينعكس مباشرة على إنتاجية الوحدات الاقتصادية ويقلص الفجوة الزمنية والمكانية (الزمن والمسافة) اللازمة لتسويق المنتج وإيصاله للمستهلك³، وتجد في ذلك فرصة للتوسع في استثماراتها لم تكن متاحة في ظل بنية تحتية متخلفة، وقد أصبح تطور البنية التحتية مؤشراً حاسماً في تصنيف بيئة الأعمال واستقطاب الاستثمار على الصعيد الدولي، كما يعطي ضمانات أكبر للمستثمرين الأجانب والشركات المتعددة الجنسيات لدخول السوق المحلي.

المطلب الثالث: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كمدخل لتقديم الخدمة العمومية.

تكتسي الخدمة العمومية الطابع النفعي الذي يستهدف جميع الفئات الإجتماعية والوحدات الاقتصادية للمجتمع دون حصر ولا تمييز، والتي تقتضي تسخير إمكانيات هائلة من البنية التحتية والأصول المادية لضمان أكبر قدر من النفاذ والوصول إليها على درجة من الوفرة والتنوع والفعالية لتلبية متطلبات التنمية والرفاهية، ولما كان هذا الدور من أهم الوظائف الكلاسيكية للدولة الحديثة فقد حتم عليها البحث عن مناهج مبتكرة والمزج بين مختلف الآليات لحشد ما يمكن من موارد وإمكانيات مادية وتقنية للوصول لهذا الهدف، وعليه توزعت الخدمات العامة بين مختلف القطاعات في العقود الأخيرة لتتجاوز بذلك الفكر الاقتصادي السائد في البلد ومزجت بين المناهج المختلفة، حيث تتولى الدولة وهيئاتها المتدرجة توفير بعض هذه الخدمات، فيما يتولى القطاع الخاص ضمان البعض الآخر كمرحلة صريحة نحو الخصخصة،

¹ Gerd Schwartz et al, **Well Spent; How Strong Infrastructure Governance Can End Waste in Public Investment**. Washington, DC ; International Monetary Fund , 2020, P: 31.

² صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي؛ إدارة مسارات التعافي المتباعدة، الطبعة العربية، واشنطن، أبريل 2021، ص: 48.

³ Maria Jubiz-Diaz et al, **Effect of Infrastructure Investment and Freight Accessibility on Gross Domestic Product: A Data-Driven Geographical Approach**, Journal of Advanced Transportation, John Wiley & Sons, Incorporated, 2021, PP: 1-22.

ويبقى جزءا هاما منها يقدم عبر أساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) وفق عقود تضمن واجبات وحقوق الطرفين¹، وقد زاد الإعتماد على هذا النموذج المبتكر في تجسيد مشاريع البنية التحتية وتقديم الخدمة العامة نتيجة فشل السياسة الحكومية من جهة وآليات السوق الحر في هذا الجانب ما دفع بالحكومات إلى محاولة المزج بين مقومات القطاعين العام والخاص وإيجاد آلية تعاون وتضامن للوصول إلى أهداف التنمية²، وفي هذا الإطار لا يمكن إغفال إسهامات المؤسسات الدولية في إرساء القواعد المساعدة على انتشار نموذج الشراكة (PPPs) وتطوير قواعده النظرية والتطبيقية كبديل تنموي خاصة البنك الدولي الذي قدم ولا يزال جهودا معتبرة لدعم الشراكة عبر العالم خاصة في الدول النامية. إن تجسيد نموذج الشراكة (PPPs) ينطوي على تحقيق بعض المبادئ والأهداف الرامية إلى تحقيق أهداف التنمية، غير أن الدارس لهذا الموضوع يتوجب عليه الوقوف على بعض المفاهيم القاعدية والإلمام بخصائصها تساعد على استيعاب الموضوع والتي تفصلها العناصر الموالية.

أولا: العائد على رأس المال (VFM) كقاعدة لتطبيق الشراكة (PPPs).

عند وضع الدولة أو الهيئة العامة مخططاتها التنموية وتجسيدها مختلف المشاريع فإنها دوما تضع نصب عينها الوصول إلى أهدافها الاقتصادية والاجتماعية في إطار مبادئ الاقتصاد (تخفيض تكاليف الانتاج عند استغلال الموارد المحدودة)، **الفعالية** (الوصول إلى أقصى منفعة باستخدام موارد أقل)، **والكفاءة** (تحسين نوعية الخدمات لتلبية أفضل للحاجات والأهداف)، هذه العناصر الثلاثة يمكنها شرح عبارة "القيمة مقابل المال" (Value For Money) والتي أصبحت معيارا لقياس النوعية إلى التكاليف³، أو بعبارة أخرى قياس مخرجات ونتائج عملية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) إلى تكاليفها أو مدخلاتها خلال دورة حياة المشروع، ومن هنا يمكن مقارنة حجم ونوعية الخدمة المقدمة عن طريق الشراكة (PPPs) ونظيرتها وفق الأسلوب العمومي التقليدي لمشروع مماثل وقيمة مالية مساوية. وبهذا يتم اعتمادها لتقييم الشراكة وقياس الفوائد المحققة والعوائد مقارنة بالتكاليف والمخاطر طيلة فترة المشروع⁴، والتي على أساسها يتخذ أصحاب القرار آراءهم بالمضي من خلالها من عدمه، وعليه أصبحت عقود الشراكة وصيغ (PPPs) تخضع لتقييم وقياس دقيق وفق المعايير السابقة الذكر قبل إبرامها في إطار ترشيد النفقات العامة وحوكمة المرفق العام. إن أول أهداف نموذج الشراكة (PPPs) هو تعظيم الفعالية وخلق أكبر عائد ممكن لرأس المال المستثمر (VFM) من خلال النقاط التالية⁵:

¹ Darrin Grimsey, Mervyn K. Lewis, OP.cit., P: 33.

² Zhe Chenget al, Op.cit., PP: 115-133.

³ E.R. Yescombe, Edward Farquharson, Op.cit., P: 273.

⁴ HK Yong, Op.cit., P: 28.

⁵ PPIAF (World Bank), **Toolkit for Public-Private Partnerships in roads & highways**, March 2009, P: 17.

- نقل المخاطر إلى الطرف الأكفأ والأقدر على إدارتها؛
- الاستفادة من خبرة الشريك الخاص التقنية والإدارية في مجال الخدمة العمومية؛
- تطبيق عقود شراكة طويلة الأجل لمرافقة المشروع على امتداد دورة حياته؛
- تحسين النوعية مقابل تقليص في تكاليف ومدة الإنجاز؛
- زيادة المداخيل (بدل الخدمة والضرائب) لمختلف المشاريع العامة وخدماتها.

ثانياً: الشراكة (PPPs) كوسيلة لبلوغ الكفاءة، الفاعلية والاقتصاد.

نقوم في هذه النقطة تحليل انعكاسات تطبيقات الشراكة (PPPs) ودورها في تحقيق مبادئ الاقتصاد والفاعلية والنجاعة لقياس مخرجات العملية الاقتصادية من خلال مساهمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في بلوغ الأهداف الاقتصادية والاجتماعية للدول والحكومات، حيث يتدرج سلم الأهداف هذا عبر سلسلة من الحلقات المترابطة والمتداخلة، فإذا وضعت الحكومة نصب عينها تحقيق أهداف عامة كتتحقيق مستوى معين من النمو الاقتصادي الذي يمثل هدفاً كلياً، وجب عليها تحقيق بعض الأهداف الجزئية المحددة للنمو الاقتصادي مثل زيادة الناتج المحلي ومستويات الدخل والتشغيل وغيرها، عبر آليات دقيقة ومعقدة تضبط أساليب الإنتاج وإدارة الموارد المتاحة على قدر من الاقتصاد والكفاءة والفاعلية وهي المبادئ الأساسية لضمان التنمية.

يبين لنا المخطط في الشكل رقم (1. 11) الموالي تطابق مبادئ القيمة مقابل رأس المال (VFM) مع الاقتصاد والفاعلية والكفاءة ليشكلا معاً وجهان لعملة واحدة، ويمكن تعريف العناصر السابقة كما يلي¹:

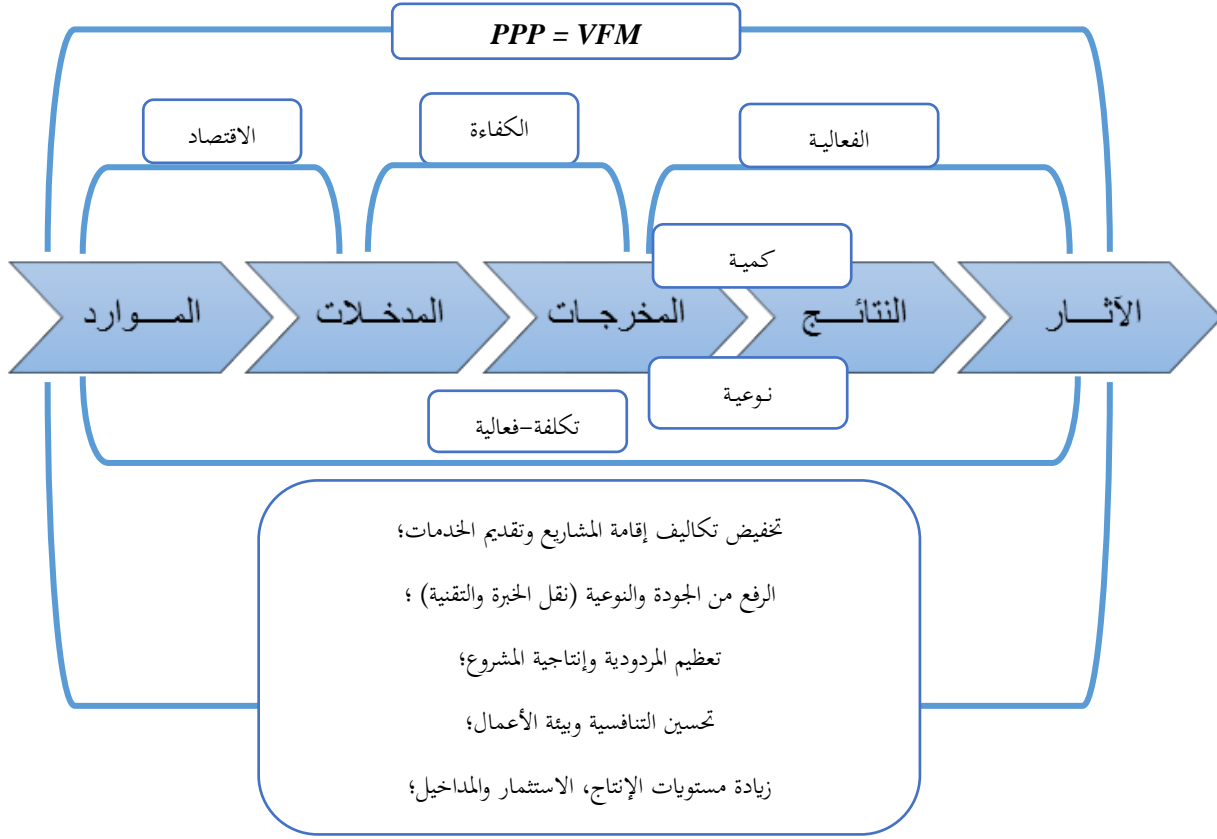
- **الاقتصاد (Economy):** من خلال تهمين الموارد المتاحة وإنفاق أدنى حد ممكن تتطلبه الجودة المناسبة.
- **الكفاءة (Efficiency):** أو النجاعة في تحقيق المخرجات المطلوبة وفق الأسلوب الأنسب والجهد الأقل وبهذا يركز الاقتصاد والكفاءة على تحقيق التوازن الأمثل بين التكاليف والنتائج.
- **الفعالية (Effectiveness):** معيار لتقييم مخرجات العملية على أساس النتائج والإنجازات المحققة.
- **القيمة مقابل المال (Value for Money):** المزيج الأمثل بين التكلفة والجودة لتلبية متطلبات النشاط، ويمكن تقييمها باستخدام معايير الاقتصاد والكفاءة والفعالية لقياس مدى جودة الموارد.

إن التحليل الوارد في النقاط أعلاه يشرح لنا سبب تحول الدول الحديثة صوب الشراكة (PPPs) كنموذج يضمن تحقيق المبادئ الأساسية للتنمية ويرسخ آليات تحقيقها انطلاقاً من المستوى الجزئي القائم على الاقتصاد والفاعلية

¹ Milana Otrusina, Eliska Pastuszkova, **Concept of 3 Ps and Public Administration Performance**, International Journal Of Systems Applications, Engineering & Development Issue 2, Vol 6, 2012, PP: 171-178.

والنجاحة، ومن هنا يتضح جليا التطابق بين الأهداف التي تنطوي عليها آلية الشراكة (PPPs) وما يدعو إليه الفكر الاقتصادي الحديث.

شكل رقم (1. 11): الاقتصاد والكفاءة والفاعلية عناصر أساسية في تحقيق القيمة مقابل رأس المال (VFM).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على

FSD Africa. VFM Design, Analysis and Reporting: A Practical Guide. by Oxford Policy Management Ltd and Julian)

(King & Associates Ltd, 2018.

ثالثا: إدماج القطاع الخاص في المخططات التنموية والسياسات العامة.

انطلاقا من الفرضية السائدة التي جاء بها الفكر الاقتصادي الحر فإن القطاع الخاص أكثر فاعلية في إنتاج وتوفير السلع والخدمات كما ونوعا وتكلفة من القطاع العام، فقد أصبح إشراك المتعاملين الخواص لإقامة مشاريع البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية وتقديم الخدمات العامة ذات الطلب الواسع ضرورة حتمية نتيجة عجز الدولة الحديثة عن تلبية هذه المتطلبات المتزايدة باعتبارها محمدا فعلا لعملية التنمية الاقتصادية¹، وقد تغيرت نظرة الاقتصاديين والسياسيين

¹ Bostjan Ferkm and Petra Ferkm, **Top 10 Reasons Why (Not) and How (Not) to Implement PPPs in the Developing and Emerging Economies**, Chapter 1 from: **The Emerald Handbook of Public Private Partnerships in Developing and Emerging Economies**, Edited by JoãoLeitão, Elsa de Morais Sarmiento, João Aleluia, 1st Edition, Emerald Publishing Limited , 2018, PP: 3-6.

للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كونها آلية لتمويل مخلف المشاريع وتدارك الفجوة التي تركتها أساليب الإدارة الكلاسيكية، ويتحول القطاع الخاص من ذلك الكيان التجاري إلى الشريك الاجتماعي الذي يؤثر في السياسات العامة والقرارات الإستراتيجية التنموية باعتباره عنصرا مؤثرا ومتأثرا في وقت واحد، مساهم ومستفيد من هذه المشاريع.

ومع هذا التصور الحديث زاد توجه الدولة الحديثة نحو تفعيل الشراكة لمحاربة الفقر وتنمية الهياكل التي من شأنها الرقي بالمرفق العام والخدمة العمومية كالصحة والتعليم والتموين بمياه الشرب وشبكات الصرف الصحي وكلها تصب في خانة تحسين المستوى المعيشي العام للسكان، وقد برزت الشراكة (PPPs) في العقود الثلاثة الأخيرة لتعطي حولا جوهرية للدول على اختلاف قدراتها وإمكاناتها المالية والتقنية ليزيد معها اعتمادها على القطاع الخاص في بناء وتطوير مشاريع البنية التحتية وتقديم مختلف الخدمات العامة المرتبطة بها، فطبيعة البنية التحتية التي تتميز بطول العمر وامتداد فترة استغلالها على عقود (طويلة الأجل) إضافة إلى استقرار عائدها المالي نسبيا تمثل حافزا قويا يدفع قطاع الأعمال إلى الاستثمار فيها رغم تكاليفها العالية، وتشير تقديرات البنك الدولي أن معدلات مشاركة القطاع الخاص هذه تتراوح بين 15% و20% كنسبة عالمية¹، كما أن التزام الشريك الخاص بالبنود التعاقدية لفترة طويلة الأجل وما ينجر عنها من تحويل نسبة معتبرة من المخاطر وتحملها إضافة إلى مساهمته المالية المباشرة، كلها عوامل تدفعه إلى تكريس الفاعلية وتأمين مختلف الآليات التقنية والفنية لإنجاح استثماراته مع حرصه على مرافقة هذا النوع من الأعمال في مختلف مراحلها ليصبح شريكا فعليا للقطاع العام في رسم السياسات ووضع الخطط التنموية للمجتمع ضمانا للنضج والنجاح.

المطلب الرابع: الإطار التنظيمي والمؤسسي لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

تكسب الشراكة بين القطاعين العام والخاص طابعا تعاقديا يستوجب وضع إطار قانوني لتنظيم هذه العلاقة التي تقحم الدولة وهيئاتها العامة في مسؤولية تجاه الشريك الخاص، وتضمن حقوق الأطراف واستمرارية الخدمة العمومية موضوع العقد بالنظر لأهميتها ونتائجها المباشرة على مختلف جوانب الحياة الفردية والعامة، إن انطواء هذا النموذج من الشراكة على المعاملات المالية وتحمل المخاطر الاستثمارية وامتدادها على فترات طويلة الأجل قد يعرضها لمواجهة ظروف قاهرة تؤثر على توازن العلاقة المبدئية وظهور نزاعات بين الأطراف، ولمواجهة كل ذلك لا بد من وضع إطار قانوني ومؤسسي واضح المعالم ينظم هذه العلاقة بشكل يضمن حقوق الأطراف المتعاقدة ويضفي الشفافية اللازمة عليها بما يعد تعزيزا للثقة ودعمًا لنجاح هذا النموذج².

وتتداخل عدة عوامل لتحديد مدى نجاح أو فشل نموذج الشراكة المطبق بين البيئة السياسية والاقتصادية العامة السائدة وشروط المنافسة والتوازنات الكلية إضافة إلى نوعية الهياكل والمؤسسات التنظيمية المشرفة على متابعة ومراقبة

¹Jomo KS, Andall, Op.cit., P: 6.

² Carter B. Casady, Kent Eriksson, Raymond E. Levitt, W. Richard Scott, **Examining the State of Public-Private Partnership (PPP), Institutionalization in the United States**, The Engineering Project Organization Journal , Vol 8, December 2018, P: 2.

وتطوير هذه الآلية، وقد تطورت عقود تنفيذ المشاريع العمومية وتقديم الخدمات العامة التي تبرمها الحكومات مع المتعاملين الخواص وفق أطر تنظيمية وقانونية تم وضعها لتلبية الطلبات العامة شملت قواعد القانون المدني العام والصفقات العمومية والمنافسة والحرية التجارية، وبهذا أصبح لعقود الشراكة (PPPs) مرونة كبيرة تسمح بالتكيف مع متطلبات الخدمات المستهدفة والشروط الإدارية المطلوبة وتعطي الحرية للهيئات العامة لتطبيق أيا من الصيغ التي تراها مناسبة للوضع القائم، فاختلاف الأهداف والأدوات والإمكانات والنموذج الاقتصادي المعتمد محليا كلها عوامل محددة لنوع العقود وبنودها وآليات تنفيذها ومراقبتها والتي يوضحها الجدول (2.1) مقارنة بالطرق التقليدية المعروفة والتي تختلف عن عقود الشراكة المستحدثة من حيث الأهداف والإجراءات والآليات فضلا عن اللوائح التنظيمية والقانونية المؤطرة لها.

جدول رقم (2.1): الاختلافات بين العقود التقليدية وعقود الشراكة (PPPs).

الموضوع	العقود التقليدية	عقود الشراكة (PPPs)
التمويل	تتعلق بمدخلات المشروع (بناء محطة كهرباء)	تتعلق بمخرجات المشروع (حول خدمة الكهرباء نفسها)
طريقة الدفع	عن طريق الميزانية العامة	الشريك الخاص يساهم في تمويل المشروع
مدة العقد	أقساط يحددها العقد والتنظيم وفق مراحل معينة	استرداد الأقساط بعد تشغيل المشروع يسددها المستهلك و/أو الحكومة (حسب بنود العقد)
المخاطر	قصيرة تمتد لفترة البناء وتنفيذ المشروع	طويلة تستمر إلى ما بعد التسليم حسب العقد (تشغيل، إدارة، تحويل)
دور القطاع الخاص	على عاتق الدولة	الشريك الخاص يتحمل جزء هام من المخاطر
دور القطاع العام	تنفيذي	تشاركي تعاوني عبر مراحل المشروع، تصميم، تمويل، تنفيذ، تشغيل وإدارة.
	بتولى جميع الأدوار عدى التنفيذ	الإشراف والتنظيم والمراقبة

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على مصادر متعددة.

يمكن التمييز بين عقود الشراكة (PPPs) وصفقات الإنجاز والتمويل التقليدية التي تظهر في نقاط جوهرية يبرزها الجدول السابق، هذا الاختلاف الجوهرى القائم على تعارض مصالح وأهداف الأطراف المتعاقدة (هيئات عامة/قطاع الأعمال) يحتم وضع الإطار التنظيمي والقانوني لضبط هذا النوع من المعاملات التي تنطوي على أهداف اقتصادية واجتماعية وسياسية، كما يتوجب أحيانا ضبط قوانين خاصة لتسيير مشروع معين نظرا لخصوصياته فيكون بمثابة الحيز والإطار القانوني وفق قاعدة "الخاص يقيد العام"، كما أن الطابع العَقْدِي لاتفاقية الشراكة (PPPs) تجعلنا نبين بعض المفاهيم التي تتيح لنا التعرف بدقة على بعض الجوانب التقنية والتنظيمية لهذه العقود خاصة ما تعلق به:

1- الإطار القانوني لعقود الشراكة (PPPs): تتشكل عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص انطلاقا من

اتفاقية أو ما يطلق عليه قانونا اسم "العقد"، وتنظم بنود العقد العلاقة بين الشريكين لضمان حقوقهما، ويبقى نجاح مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص رهينا بتوافر الإطار التشريعي والقانوني الذي ينظم علاقة

الشركاء وبيّن حقوقهم وواجباتهم وتقاسم الأدوار عبر مراحل المشروع المتعاقبة، وفي ذلك ضمانات قانونية للشريك الخاص وتشجيعاً له على الاستثمار في هذه المشاريع¹، فالإطار القانوني يضيف مزيداً من الشفافية على بيئة الأعمال ويعطي المخرج لفض النزاعات المستقبلية المحتملة وحالات العسر المالي وإلغاء العقود وتحويل الملكية بعيداً عن التأويلات والجهد والتكاليف التي تنجر عن تطبيق قواعد قانونية غير متخصصة². وفي هذا الإطار عمدت الدول إلى وضع المنظومة القانونية التي ترافق عقود الشراكة (PPPs) وفصلها عما شابهها وتمييزها عن عقود تنفيذ الطلب العمومي الخاضعة لنصوص خاصة تختلف من دولة لأخرى ومن نظام لآخر.

إن تكييف المنظومة القانونية مع متطلبات الشراكة أصبح أكثر من ضرورة لتفعيل هذه الآلية على قدر كاف من الشفافية والضمانات لمختلف الأطراف بما يتماشى وخصوصيات الخدمات ذات الصلة، هذه الضمانات تدفع أكثر الشريك الخاص إلى المساهمة والدخول في شراكات مع وجوب تعديل القوانين والقيود الإدارية التي تتعارض ومبادئ الشراكة المنتشرة في كثير من الدول³.

2- **الإطار المؤسسي والتنظيمي:** لا بد من استكمال بناء المؤسسات والهيكل التنظيمية الداعمة لتنفيذ برامج الشراكة (PPPs) بمثابة جهاز تنفيذي حيث تتولى وضع الخطط ومرافقتها ومراقبتها والتنسيق بين مختلف الشركاء والهيئات المعنية⁴، إضافة إلى عملية التقييم والتطوير التي تسعى لتكييف برامج الشراكة والأهداف العامة، كما يجب التنبيه إلى ضرورة دعم هذه الهياكل التنفيذية بالخبرات والكفاءات الضرورية. إن افتقار الدول إلى الهياكل والمؤسسات المختصة والمشرفة على برامج الشراكة يشكل واحداً من أكبر العوائق والتحديات التي تواجه تطوير هذا النوع من العقود وتحد من آفاقها عبر العالم⁵، ولتطوير الشراكة (PPPs) فقد اهتمت عديد الدول لوضع الإطار التشريعي وكذا الهياكل الخاصة بها تعنى بتطوير وتنمية أساليبها خدمة للسياسة العامة واستكمالاً لقواعد العمل التي تتطلبها هذه العقود، فالدول الأكثر اعتماداً على نموذج الشراكة في تمويل مشاريعها العامة إنما وصلت إلى هذه المراتب المتقدمة من خلال وضع الآليات والهيكل التنظيمية التي ساهمت بشكل فعال في رفع المعوقات

¹ أحمد أبوبكر بدوي، طارق عبد القادر اسماعيل، **أطر الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول العربية**، صندوق النقد العربي، الدائرة الاقتصادية، أبو ظبي، ديسمبر 2020، ص: 11.

² Richard Hemming (FMI), **Les partenariats public-privés**, Séminaire de haut niveau organisé par l'Institut du FMI en coopération avec l'Institut multilatéral d'Afrique, Tunis, Tunisie, 28 février–1^{er} mars 2006, P : 8.

³ UNCITRAL, **Legislative Guide on Public-Private Partnerships**, 2020, United Nations Commission on International Trade Law, PP: 33, 35.

⁴ Augustine Edobor Arimoro, **The Regulation Of Public-Private Partnerships; A Comparative Study of Nigeria And South Africa**, St Mary's University Twickenham London , 2020, PP: 10, 11.

⁵ Temulin Batjargal, Mengzhong Zhang, **Review of key challenges in public-private partnership implementation**, Journal of Infrastructure, Policy and Development, Vol 5 Issue 2 , 2021, PP: 729–747.

وتمهيد الطريق لتوسيع الشراكة وتطبيقاتها، ولزيد من الضمانات فقد عمدت بعض الدول إلى إنشاء صناديق خاصة لدعم وتأمين وضمان مثل هذه العقود تشجيعاً للقطاع الخاص، حيث أن 17 بلداً عضواً في منظمة التعاون والتنمية (OECD) من أصل 29 عضو تمتلك هيئات متخصصة لتطوير وترقية المشاريع المبرمة وفق صيغ الشراكة (PPPs)¹.

3- دور المؤسسات الدولية في دعم وتطوير الشراكة (PPPs): ساهمت المؤسسات الدولية بشكل فعال في دعم تطبيقات الشراكة (PPPs) على نطاق واسع عبر العالم سواء في الدول المتقدمة أو النامية على حد سواء، ولم تقتصر مساهمتها هذه على الدراسات والأبحاث الدورية التي نشرتها جمعية الخبراء والفنيين والاقتصاديين، وإنما تعدى ذلك إلى استحداث دوائر وفرق بحث دائمة في الميدان تقوم بدراسة وتطوير الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتشجيع سبل اعتمادها، فقامت الأمم المتحدة بنشر عديد التقارير والأبحاث تحت ما يعرف باسم: "Guidebook" في مجال الشراكة (PPPs) والتي أصدرتها فروعها الإقليمية والدولية عبر طبعات مختلفة، ولعل أبرز هذه الفصول هي تلك التي قدمتها المؤسسات المالية الدولية وعلى رأسها مجموعة البنك الدولي بإسهاماتها عبر التقارير السنوية والنصف سنوية الدورية فيما يعرف باسم "PPI Report" والتي تطلعنا على مختلف الأرقام والمعطيات المتعلقة بمشاريع الشراكة عبر مختلف الأقاليم والقطاعات مدعومة بقاعدة بيانات مفصلة تساعد الباحثين على متابعة الموضوع بدقة.

المبحث الرابع: الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لبلوغ أهداف التنمية المستدامة (SDGs).

أصبحت التنمية المستدامة واحدة من أهم أهداف واستراتيجيات الحكومات والهيئات الدولية، وتتجاوز بذلك النمو كهدف رئيس نحو تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها المختلفة وتشكل أهم أجنداتها المستقبلية²، غير أن تحقيق هذا الهدف يتطلب تعبئة جهود وإمكانات مختلف القطاعات العمومية والخاصة لتلبية حاجيات المجتمع المتزايدة³، وفي هذا الإطار برزت الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إنجاز وإدارة مشاريع البنية التحتية والمرفق العام لتقديم الخدمات العامة كأحد الحلول التي تحقق هذه الأهداف التنموية بكفاءة عالية ومخاطر أقل من خلال توزيعها على الشركاء. وفي هذا السياق تأتي أهمية إشراك القطاع الخاص لدعم التنمية في محاولة للاستفادة من إمكانياته المالية والتقنية وروح المبادرة

¹ Joan Part, **The Governance of Public Private Partnership, A Comparative Analysis**, Inter-American Development Bank IDB, 2019, P: 8.

² Investing In The Sustainable Development Goals: **The Role of Diplomats**, Investment Advisory Series, Series A, number 9, UNCTAD, United Nation, 2021, P6.

³ مها ناصر السدره، نوره ناصر الدوسري، **عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص**، المجلة العربية للعلوم ونشر الأبحاث، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، العدد 05، المجلد 03، 2019، ص: 76-111.

والابتكار والإبداع التي يتميز بها في خطوة لتحسين كفاءة الاستثمار المحلي¹ في خطة أولى نحو ضمان معدلات نمو مقبولة على المدى المتوسط والطويل قياسا بفترة عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص التي غالبا ما تمتد على المدى المتوسط والطويل لسنوات وحتى عقود.

المطلب الأول: التنمية المستدامة، المفهوم، الأهداف، الأبعاد والمؤشرات.

لا يمكننا دراسة وتحليل العلاقة بين الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) والتنمية المستدامة دون التطرق إلى مفهوم هذه الأخيرة وأبعادها ووسائل الوصول إليها مع التركيز على أهم البرامج المرسومة في هذا الإطار، ونخص بالذكر هنا برنامج الأمم المتحدة (رؤية 2030) المعروف باسم "أهداف التنمية المستدامة (SDGs)" على مدى 15 سنة (2015-2030) الذي جاء استكمالا لبرنامج "أهداف التنمية للألفية الثالثة (MDGs)" خلال الفترة السابقة (2000-2015)، ووضع الإطار العام للتنمية في المستقبل المنظور وأهدافها ومرتكزاتها والآليات المساعدة على تحقيقها في المستقبل المنظور حتى العام 2030.

أولا: مفهوم التنمية المستدامة.

بصفة عامة يدرس مصطلح "التنمية" تلك العلاقة المتعدية بين النمو الاقتصادي، نوعية البيئة والعدالة الاجتماعية، حيث استخدم لأول مرة في هذا السياق عام 1972 في مؤتمر للأمم المتحدة حول العلاقة بين البيئة ونوعية الحياة في ستوكهولم²، والذي ناقش قضايا البيئة وعلاقتها بالجوانب الاقتصادية كالفقر وضعف مستويات النمو في كثير من الدول، أما مصطلح "التنمية المستدامة" بمفهومه الحديث نسبيا فقد انبثق عن جهود الأمم المتحدة عام 1987 عبر وثيقة أممية تحت عنوان "مستقبلنا المشترك" التي أصدرتها اللجنة العالمية للبيئة والتنمية (UNCED) والتي أسست لتعريف واضح وشامل للتنمية المستدامة*.

كما يعرف البنك الدولي التنمية المستدامة بأنها: "العملية التي تهتم بتحقيق التكافؤ المتصل الذي يضمن إتاحة الفرص التنموية الحالية نفسها للأجيال القادمة، وذلك بضمان ثبات رأس المال الشامل أو زيادته المستمرة عبر الزمن"،

¹ حياة بن زراع، دور القطاع الخاص في التنمية بالدول النامية (حالة الجزائر)، مجلة التواصل في الاقتصاد والادارة والقانون، جامعة باجي مختار، عنابة، الجزائر، عدد 45، مارس 2016.

² Peter P. Rogers, Kazi F. Jalal, John A. Boyd, **An Introduction to Sustainable Development**, 1st edition, 2008, Earthscan, London, P: 42.

* للإطلاع على التقرير الكامل (مستقبلنا المشترك) يرجى تصفح الموقع: www.uqu.edu.sa/lib/ar/77159

ويتضح لنا جليا تركيز هذا التعريف على الجانب الاقتصادي الرأسمالي مع إضفاء مبادئ العدالة في الحصول على الفرص التنموية¹.

وتعرف منظمة الأمم المتحدة التنمية المستدامة بأنها: "ذاك النوع من التنمية الذي يوفر ويلبي متطلبات وحاجيات الحاضر دون المساس بمقدرات الأجيال القادمة في ضمان حاجاتهم"²، ويعتبر هذا التعريف تأسيسا مرجعيا لمصطلح التنمية المستدامة وأبعادها الرئيسية (الاقتصادية، البيئية والاجتماعية) وأهدافها المثلى، حيث يعبر عن ترقية عادلة متواصلة ومتكاملة لحياة الفرد حاضرا ومستقبلا المشروطة بالحفاظ على البيئة وعناصرها وأنظمتها الحيوية بما يضمن توريثا عادلا وآمنا للأجيال القادمة.

وبهذا يرتكز هذا النوع من التنمية على تطوير البنية الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية والمؤسسية والهيكلية للمجتمع³ والتي تسمح بالاستغلال الأمثل لموارد المجتمع حاضرا والمحافظة على حقوق وثروات الأجيال الصاعدة، ولتحقيق هذه الأهداف لا بد من تضافر الجهود وجمع إمكانات مختلف القطاعات والوحدات العمومية والخاصة ومجمل مكونات ومنظمات المجتمع المدني بما يضمن النجاح والفاعلية لسياساتنا التنموية، وفي هذا الجانب يأتي التأكيد على ضرورة المزج بين إمكانيات القطاع العام والخاص وتنسيق سياسات الاستثمار والتمويل وتشجيع الشراكة الثنائية لتحقيق مستويات مقبولة من التنمية، ويقوم هذا الطرح أساسا على الدور الفعال الذي يلعبه القطاع الخاص ضمن جهود التنمية، حيث يساهم القطاع الخاص بـ 60% من الناتج المحلي الخام كمعدل عالمي، و90% من معدلات التشغيل و80% من تدفق رؤوس الأموال⁴، ما يجعل من القطاع الخاص قطعة أساسية في خطط البناء والتنمية.

ثانيا: أبعاد التنمية المستدامة.

يعمل النموذج المستدام على تحقيق الأهداف التنموية الاقتصادية والاجتماعية وحماية البيئة مع ضمان استدامتها فيشكل علاقة توازن بين محيط الإنسان الطبيعي وموارده من جهة وبين متطلبات تطوير حياة الفرد⁵. وتنطوي التنمية

¹ عبد الله بن عبد الرحمان البريدي التنمية المستدامة، مدخل تكاملي لمفاهيم الإستدامة وتطبيقاتها مع التركيز على العالم العربي، دار العبيكان للنشر، ط 1، الرياض، 2015، ص: 52.

² اللجنة العالمية للتنمية والبيئة، "مستقبلنا المشترك"، الأمم المتحدة، ترجمة ل: محمد كامل عارف، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، العدد 142، 1989، ص: 83.

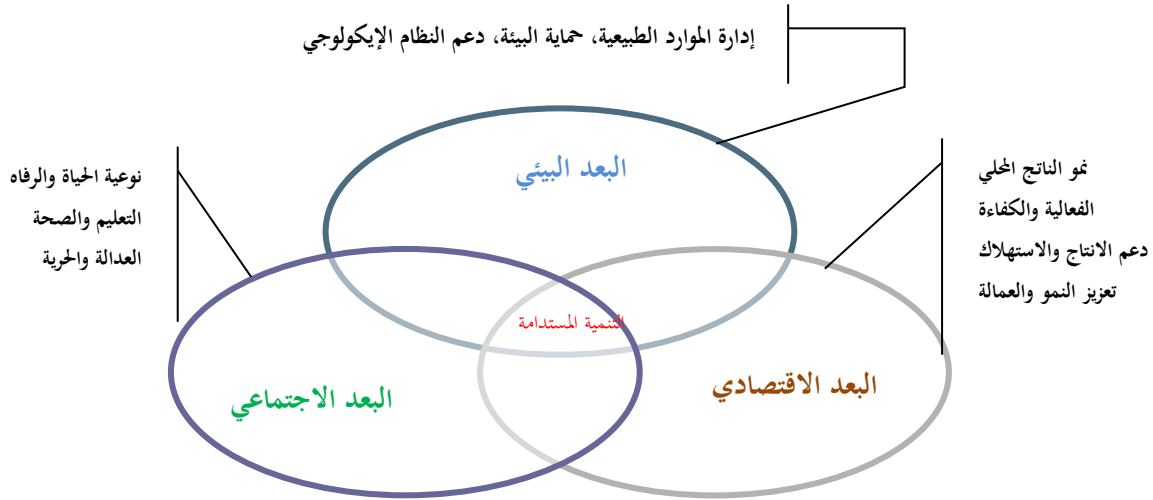
³ Tharun Dolla, Boeing Laishram, **Enhancing Sustainability in Public-Private Partnership Projects through BID Selection Model**, Transportation Research Procedia, N°48, 2020, PP: 3896–3907.

⁴ UNDP, **Private Sector Development and Partnership Strategy (2018-2022)**, Making Markets Work for the SDGs, Unated Nation, 2018, PP: 2-17.

⁵ عدنان داود محمد العذاري، الاستثمار الأجنبي المباشر على التنمية والتنمية المستدامة في بعض الدول الإسلامية، ط1، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص: 32.

المستدامة على ثلاث أبعاد رئيسية وهي البعد الاقتصادي، البعد الاجتماعي والبعد البيئي، كما يشكل النمو الاقتصادي وحماية البيئة وتحقيق العدالة الاجتماعية أهدافاً نهائية للتنمية المستدامة، بمعنى أن مفهوم التنمية المستدامة يتضمن في طياته ثلاث أبعاد أساسية وهي "الاستدامة الاقتصادية" و"الاستدامة الاجتماعية" و"الاستدامة البيئية"¹.

شكل رقم (1. 12): التنمية المستدامة بأبعادها الاقتصادية، الاجتماعية والبيئية.



المصدر: Wanamaker, C. (The Environmental, Economic, and

Social Components of Sustainability: The Three Spheres of Sustainability: Adapted from the U.S. Army Corps of Engineers., 2018.

يوضح الشكل رقم (1. 12) أعلاه الأبعاد الحقيقية للتنمية المستدامة في شقها الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، في علاقة متكاملة وشاملة لا يمكن الفصل بين أركانها الثلاث، وتأخذ التنمية الاقتصادية حيزاً واسعاً من التنمية المستدامة وتمس مجالات متعددة تنعكس مباشرة على الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للفرد ونخص بالذكر هنا مستويات الإنتاج والإستهلاك ومستويات التوظيف ومعدلات النمو والناتج المحلي الإجمالي ونصيب الفرد منه، إضافة إلى تعزيز رأس المال البشري والبنية التحتية الأساسية والتكوين الرأسمالي والأصول المولدة للثروة في المجتمع، كل ذلك سوف يترك آثاراً اجتماعية وثقافية وإنسانية تساهم بصفة مباشرة في الرفع من مستويات المعيشة والظروف الصحية والتعليم. إن تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية أصبح مقروناً بالتنمية البيئية من خلال المحافظة على مواردنا الطبيعية وحماية التنوع البيولوجي وضمن حق الأجيال القادمة في الثروات والموارد بعيداً عن سياسة التبذير والاستنزاف والتركيز على تحقيق تعايش متبادل بين الإنسان والبيئة².

¹ Justice Mensah, **Sustainable development: Meaning, history, principles, pillars, and implications for human action: Literature review**, Cogent Social Sciences, Vol 5, N° 1, 2019, PP: 1-31.

² مدحت أبو النصر، ياسمين مدحت محمد، التنمية المستدامة مفهومها، أبعادها ومؤشراتها، ط1، المجموعة العربية للتدريب والنشر، القاهرة، 2017، ص ص: 93، 97.

ثالثا: مؤشرات التنمية المستدامة.

أدى الاهتمام المتزايد بالتنمية المستدامة إلى تطوير مناهج البحث والدراسة في جوانبها وتبع مسارات تطورها، وبذلك شهدت محاولات عدة لوضع وتطوير مؤشرات تقيس مدى الإنجاز المحقق وتطوره الزمني، وكانت أبرز هذه المؤشرات تلك التي اقترحتها لجنة التنمية المستدامة في الأمم المتحدة ب (59) مؤشرا تتداخل فيها الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والمؤسسية، ويلخص الجدول رقم (3.1) الموالي المؤشرات الفرعية المعتمدة لحساب كل مؤشر، حيث احتلت الجزائر المركز رقم (83) في الترتيب العالمي من أصل (149) بلدا¹، ما يبين التأخر الكبير الذي تعرفه الجزائر في تحقيق أهداف التنمية المستدامة مقارنة بإمكاناتنا وقدراتنا.

جدول رقم (3.1): مؤشرات التنمية المستدامة.

المؤشرات الاقتصادية	المؤشرات الاجتماعية	المؤشرات البيئية	المؤشرات المؤسسية
- نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي. - حصة الاستثمار الإجمالي من GDP	- مكافحة الفقر (معدل البطالة، مؤشر الفقر).	- انبعاث الغازات الدفيئة (CO2، الميثان، استنزاف المستدامة).	- الاستراتيجية الوطنية للتنمية
- صادرات السلع والخدمات كنسبة إلى واردات السلع والخدمات.	- معدل النمو السكاني. - التعليم (الأمية، البنية التحتية)	- طبقة الأوزون. - حماية موارد المياه وإمداداتها	- تطبيق المعاهدات الدولية ذات الصلة.
- نصيب الفرد السنوي من استهلاك الطاقة. - رصيد الحساب الجاري كنسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي.	- الصحة (متوسط العمر المتوقع عند الولادة، عدد السكان المستفيدين من مياه الشرب، عدد السكان المحرومين من الخدمات الصحية).	- تعزيز الزراعة والتنمية الريفية المستدامة. - مكافحة إزالة الغابات والتصحح.	- الوصول إلى المعلومات والبيانات. - العلم والتكنولوجيا وتطبيقها.
- نسبة الدين إلى الناتج المحلي الإجمالي - مجموع المساعدات الإنمائية الرسمية	- نسبة السكان في المناطق الحضرية		

المصدر: ساجد احمد عبد الركابي، التنمية المستدامة ومواجهة تلوث البيئة وتغير المناخ، 2020، ص ص 109-111.

المطلب الثاني: برنامج الأمم المتحدة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة (SDGs).

تم تبني برنامج الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDGs) وصياغته في 17 هدفا و169 مقصدا يتم قياسها عبر 232 مؤشر في سبتمبر من عام 2015، متضمنا رؤية العالم سنة 2030 وخارطة الطريق لتحقيق قدر من التنمية والرفق ورفع رفاهية الفرد عبر مختلف البلدان والأقاليم، ويمكن استعراض أهداف التنمية المستدامة الـ 17 فيما يلي:²

الهدف 1: القضاء على الفقر بجميع أشكاله وفي كل مكان.

¹ ساجد احمد عبد الركابي، التنمية المستدامة ومواجهة تلوث البيئة وتغير المناخ، ط 1، المركز الديمقراطي العربي، برلين، 2020، ص: 149.

² قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 25 سبتمبر 2015 المتضمن الإعلان عن خطة التنمية المستدامة لعام 2030، ص ص: 18-19.

- الهدف 2: القضاء على الجوع وتوفير الأمن الغذائي وتعزيز الزراعة المستدامة.
- الهدف 3: ضمان تمتع الجميع بأنماط عيش صحية وبالرفاهية في جميع الأعمار.
- الهدف 4: ضمان التعليم الجيد المنصف والشامل للجميع وتعزيز فرصه.
- الهدف 5: تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة.
- الهدف 6: ضمان توفير المياه وخدمات الصرف الصحي للجميع وإدارتها إدارة مستدامة.
- الهدف 7: ضمان وصول الجميع بتكلفة ميسورة لخدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة.
- الهدف 8: تعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام، والعمالة الكاملة والمنتجة وتوفير العمل اللائق للجميع.
- الهدف 9: توفير بنية تحتية قادرة على الصمود وتحفيز التصنيع الشامل وتشجيع الابتكار.
- الهدف 10: الحد من انعدام المساواة محليا وإقليميا ودوليا.
- الهدف 11: خلق مدن وتجمعات حضرية شاملة وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة.
- الهدف 12: ضمان أنماط استهلاك وإنتاج مستدامة.
- الهدف 13: اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغيرات المناخ وآثاره.
- الهدف 14: الحفاظ على المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام.
- الهدف 15: حماية النظم الإيكولوجية البرية وتعزيز استخدامها على نحو مستدام والحفاظ على التنوع البيولوجي.
- الهدف 16: ضمان السلام والعدالة والمساءلة على جميع المستويات.
- الهدف 17: تعزيز وسائل التنفيذ وتنشيط الشراكة لتحقيق التنمية المستدامة.

وبهذا توجهت السياسات نحو حشد مزيد من التمويل وتوجيهه إلى قطاعات ذات أولوية مع ضرورة دمج الممارسات البيئية والاجتماعية وممارسات الحوكمة والتسيير الراشد ضمن السياق العام للعمليات التجارية والاقتصادية في سبيل تغطية فجوة الاستثمار السنوية التي تتعدى 2,5 تريليون دولار أمريكي في الدول النامية فقط¹، والتي تتطلبها برامج التنمية وصولاً لتحقيق تنمية مستدامة آفاق ال عام 2030، هذه الفجوة يفصلها الجدول رقم (1. 4) أدناه حيث تأتي قطاعات الطاقة والبنية التحتية خاصة ما تعلق بقطاع النقل وهياكله من طرقات وموانئ ومطارات وشبكات السكة الحديدية على رأس الأولويات وتتطلب اعتمادات ضخمة، علماً أن هذه القطاعات ترتبط بشكل مباشر بتحقيق العديد الأهداف الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة، ما يجعل تحقيق هذه الأهداف صعبة المنال، على الأقل في هذه الظروف التي

¹ الأونكتاد، تقرير الاستثمار العالمي (2020)، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، ص ص: 33، 37.

أعقبت الركود العالمي وجائحة كوفيد-19 التي حولت الكثير من الخطط والبرامج التنموية نحو خطط إنقاذ للاقتصاديات الوطنية كأولوية قصوى على حساب أهداف الأمم المتحدة (SDGs)، ليسجل هذا البرنامج نوعاً من التأخر على مدار السنوات الثلاث الأخيرة حيث يتوقع الخبراء استمرار هذه الآثار لسنوات أخرى.

جدول رقم (1.4): فجوة الاستثمار الدولي في أهداف التنمية المستدامة (مليار دولار).

متطلبات الاستثمار الرئيسية	أهداف التنمية المستدامة الموافقة	فجوة الاستثمار السنوي (UNCTAD)
الطاقة: الاستثمار في توليد ونقل وتوزيع الكهرباء (باستثناء مصادر الطاقة المتجددة)	الهدف السابع (07)	\$ 690-370 مليار
هياكل النقل الأساسية: طرق، مطارات، موانئ، شبكات السكك الحديدية	الهدف الحادي عشر (11)	\$ 470-50 مليار
الاتصالات: الهياكل القاعدية وشبكات الاتصالات الأرضية والنقالة والأترنت	الهدف التاسع (09)	\$ 240-70 مليار
المياه والصرف الصحي: توفير المياه وشبكات الصرف الصحي للأسر وقطاع الأعمال	الهدف السادس (06)	\$ 260 مليار
الأغذية والزراعة: بما فيها الإنتاج والبحوث والتنمية الريفية	الهدف الثاني (02)	\$ 260 مليار
تخفيف آثار تغير المناخ: الاستثمار في البنية التحتية ذات الصلة والطاقت المتجددة والتكنولوجيا	الهدف الثالث عشر (13)	\$ 680-380 مليار
النظم الإيكولوجية والتنوع البيولوجي	الهدفين الرابع عشر (14) والخامس عشر (15)	غير محدد
الصحة: بناء المستشفيات والبحث والتطوير في اللقاحات والأدوية وتحديث المنظومة الصحية	الهدف الثالث (03)	\$ 140 مليار
التعليم: الهياكل الأساسية للتعليم لكل الأطوار والتربية والتكوين والتمهين والثقافة	الهدف الرابع (04)	\$ 250 مليار

المصدر: تقرير الاستثمار العالمي 2020، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD).

لمواجهة هذه الفجوة التمويلية، غيرت الحكومات والمؤسسات والمنظمات الدولية من إستراتيجيتها التنموية وتحولت نحو مزيد من "الحوكمة" وإشراك مختلف الفاعلين وعلى رأسهم القطاع الخاص في رسم ووضع وتنفيذ السياسات العامة وإدماجه بصفة فعالة في تمويل مختلف المشاريع الرامية لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وترقية الإنسان في ظل الحفاظ على الكوكب، عبر محاور عامة تتوزع على التعليم، الصحة، التنمية الاقتصادية، الحماية الاجتماعية، حماية البيئة وإدارة الموارد الطبيعية¹.

¹ Axel Marx, **Public-Private Partnerships for Sustainable Development: Exploring Their Design and Its Impact on Effectiveness, Sustainability**, Vol 11, N° 4, 2019, PP:1-9.

المطلب الثالث: دور الشراكة (PPPs) في تحقيق أهداف التنمية المستدامة (SDGs).

كما رأينا سابقا فقد تضمنت رؤية الأمم المتحدة سبعة عشرة هدفا استهدفت مختلف جوانب الحياة الاجتماعية والبيئية والاقتصادية التي تؤثر بصورة مباشرة على معيشة الأفراد والمجتمعات، والملاحظ أن آخر هذه الأهداف والموسوم بـ: "Partnerships for the Goals" جاء مختلفا عن سابقه ليتضمن آلية الوصول لباقي الأهداف الستة عشرة الأولى رافعا شعار "Revitalize the global partnership for sustainable development"، معتبرا أن الشراكة والتعاون هي السبيل الأوحى لتحقيق باقي الأهداف، وهذا الهدف الأخير جاء ليشير إلى مبدأ التعاون بمفهومه الواسع بين الأفراد والحكومات والمؤسسات المحلية والدولية...، ويشمل جوانب عدة مالية، تكنولوجية، تجارية وسياسية، وفي هذا السياق تندرج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كآلية فعالة من أوجه التعاون التي يمكن اعتمادها لتحقيق معظم الأهداف التنموية من خلال إمكانيات القطاع الخاص المالية والفنية، حيث جاء الإعلان الرسمي لخطة التنمية المستدامة للأمم المتحدة (المقصد 17 من الهدف 17) ما يلي: "تشجيع وتعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص والاستفادة من الخبرات المكتسبة منها ومن استراتيجياتها لتعبئة الموارد"¹، وبهذا تم التوقيع على دور الشراكة وأهميتها في بلوغ مختلف الأهداف التنموية وهو ما يؤكد عليه برنامج الأمم المتحدة كأهم أوجه التعاون والشراكة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة (SDGs)².

يمكن للشراكة بين القطاعين العام والخاص أن تساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة عبر مشاريع البنية التحتية ودعم الخدمات العامة التي تلي حاجات الفرد الأساسية من سكن وتعليم وصحة، إضافة إلى إمكانية تطبيق النموذج في مشاريع حماية البيئة وتحسين نوعية الحياة³ تماشيا والأهداف الـ 17 لتحقيق التنمية المستدامة (SDGs) التي جاء بها برنامج الأمم المتحدة (أجندة 2030) في مجالات التعليم، الصحة، النمو الاقتصادي، الحماية الاجتماعية، حماية البيئة وإدارة الموارد الطبيعية، وتؤكد الأمم المتحدة والمؤسسات الدولية أنه لا يمكن تحقيق هذه الأهداف إلا عن طريق إدماج القطاع الخاص عبر شراكة هادفة وتعاون فعال⁴.

إن تشجيع الشراكة بين مؤسسات القطاع العام والخاص يحمل في طياته بعدا اقتصاديا ماديا قائما على الربحية والنجاعة والفاعلية والتي يختص بها الشريك الخاص ويعكسه العائد المحقق من المشروع، كما يحمل بعدا اجتماعيا وسياسيا تسعى الدولة والهيئات العامة إلى ضمانه وحمايته في مشاريع الشراكة حرصا منها على الوصول إلى تنمية رأس المال البشري

¹ قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 25 سبتمبر 2015 المتضمن الإعلان عن خطة التنمية المستدامة لعام 2030، ص: 37.

² Nazmul Haqueet al, **Public-Private Partnership for achieving sustainable development goals: a case study of Khulna, Bangladesh**, Public Administration & Policy, Emerald Publishing Ltd, Vol. 23 No. 3, 2020, PP. 283-298.

³ هشام مصطفى محمد الجمل، الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأداة لتحقيق التنمية المستدامة، مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا، جامعة الأزهر، 2017، ص: 1686-1749.

⁴ Axel Marx, Op.cit :PP:1-9.

وتقديم الخدمة العمومية بالنوعية المطلوبة كهدف أساسي طبقا لوظائفها ومسؤولياتها، وكنتيجة عامة فإنه يمكن القول أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص تمثل اليوم نموذجا فعالا لتقديم الخدمات العامة وصولا لتحقيق أهداف التنمية المستدامة¹. كما يمكننا من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص الوصول إلى تحقيق حد أدنى من الكفاءة والحوكمة والإحترافية التي تعزز تنافسية المشاريع في ظل مبادئ الشفافية والمساءلة وإشراك المجتمع المدني، وكلها نتائج تصب في خانة تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

المطلب الرابع: تطبيقات الشراكة (PPPs) على محاور التنمية المستدامة (SDGs).

تتميز أهداف التنمية المستدامة بالتكامل والتشابك الذي يجعل فصلها صعبا ولا يسمح بتحقيق أحدها بمعزل عن بقية الأهداف، كما أن الهدف الواحد يتضمن جوانب اقتصادية واجتماعية وبيئية في آن واحد عبر مقاصده المتعددة، فإذا أخذنا الهدفين الأول والثاني المتعلقان بمحاربة الفقر والجوع تواليا بصفتهم أهم الأهداف الاجتماعية الرئيسية، إلا أنهما ينطويان على أبعاد اقتصادية محضة، فلا سبيل لمحاربة الفقر دون تطوير المنظومة الاقتصادية التي تسمح بخلق مزيد من فرص العمل وإدماج الطبقة المتوسطة والضعيفة في العملية الإنتاجية بما يسمح بإعادة توزيع الدخل بين فئات المجتمع، كما أنه لا سبيل للقضاء على الجوع دون ضمان منظومة زراعية ووحدات إنتاجية قادرة على تحقيق الأمن الغذائي لمختلف الفئات والذي يتوقف على محددات كثيرة منها التمويلية والتقنية والبشرية، وهذه الوضعية تتطلب هيكلًا إنتاجيا متطورا ومتوازنا ونظاما تجاريا كفؤا ومؤسسات مالية قادرة على مواكبة متطلبات التمويل والاستثمار وبنية تحتية وشبكة توزيع عالية الجودة، من جهة أخرى لا بد من الإشارة إلى أن تحقيق هذين الهدفين (القضاء على الفقر والجوع) يرتبط ارتباطا وثيقا بمعطيات بيئية تتعلق أساسا بإدارة الموارد الطبيعية من مياه وثروات باطنية ونباتية وحيوانية بما يتيح حسن إدارتها وتوجيهها بفعالية وعقلانية أكبر.

في مثال آخر، هناك دراسات تؤكد وجود ارتباط عضوي بين الفقر والامية، بحيث ترتفع مؤشرات الفقر بين الأسر ذات المستوى التعليمي المنخفض، كما يمكننا قراء العلاقة عكسيا حيث يعيق الفقر نسبة هامة من أطفال العائلات الفقيرة عن مواولة الدراسة والتدرج لمستويات عليا، وعليه فإن الفقر يعطينا معدلات أمية أكبر والامية تعيق الفقراء عن الخروج من دائرة الفقر وهذا يبقى الفقير يدور بين فقره وجهله².

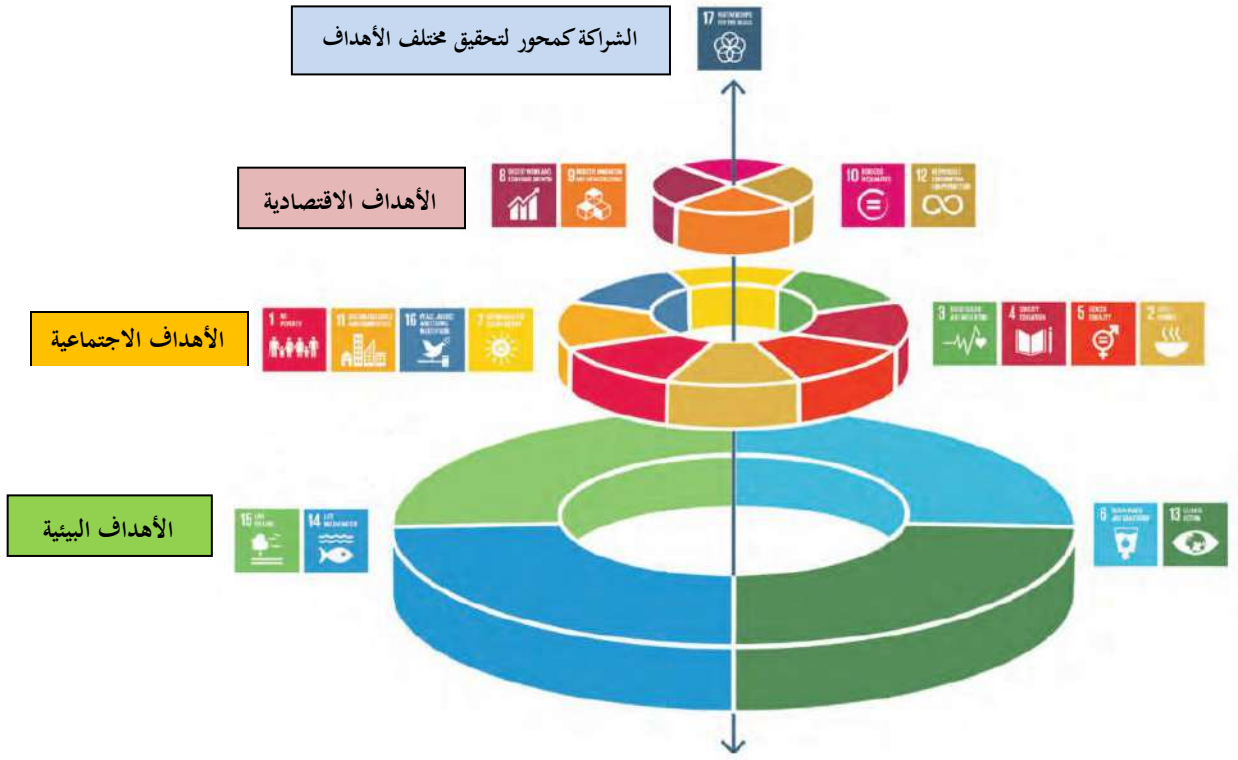
وتبقى تفاعلات الأهداف المختلفة للتنمية المستدامة ذات الأثر المتبادل واقعا لا طالما هناك علاقة مباشرة وغير مباشرة بينها، إذ لا يمكن تصور مستوى صحي متطور في البلد في ظل منظومة تعليمية فاشلة وبنية ومرافق صحية ضعيفة ومتهالكة. من خلال الشكل الموالي، نقوم باستعراض الدور الذي يمكن للشراكة بين القطاعين العام والخاص لعبه والمساهمة

¹ Paolo Esposito, Spiridione Lucio Dicorato, **Sustainable Development, Governance and Performance Measurement in Public Private Partnerships (PPPs): A Methodological Proposal**, Sustainability, Vol. 12, , N° 14, 2020, PP: 1-25.

² عبد الله بن عبد الرحمن البريدي، مرجع سابق، ص: 210.

في تحقيق مختلف الأهداف الستة عشرة، وكيف يمكن للشراكة بين القطاعين العام والخاص الاستجابة لأهداف التنمية المستدامة؟ وماهي المحاور الأساسية التي يمكن للشراكة أن تحسن من جودتها وتعطي نتائج أفضل في إطار البحث عن تحقيق الأهداف التنموية.

شكل رقم (1. 13): الشراكة كمحور لتحقيق مختلف الأهداف.



المصدر: UNIDO, 17 Partnership for the goals, www.makingitmagazine.net

والملاحظ على أهداف التنمية المستدامة التي جاء بها برنامج الأمم المتحدة أن الهدف السابع عشر (17) والأخير قد تضمن الأدوات والوسائل المقترحة للوصول للأهداف المسطرة على عكس الأهداف الستة عشر (16) الأولى، ويرى أن تعزيز الشراكة من شأنه الدفع بعجلة التنمية، وهنا تستوقفنا النقطة (17) من مقاصد الهدف (17) لتحمل إلينا الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كخيار أساسي واستراتيجي يطرح أمام الدول والحكومات لتنفيذ برامجها التنموية، وطرح هذا الخيار إنما جاء عن تجربة ودراية كافية بعد تجربة لهذه الآلية فاقت الـ (25) سنة منذ مطلع تسعينيات القرن الماضي لتصل مرحلة من النضج تجعلها في طليعة المقترحات والحلول التقنية لدعم التنمية في مختلف المجالات وصالحة للوصول لجميع أهداف التنمية المستدامة، ونستعرض فيما يلي أبرز أهداف التنمية المستدامة:

أولاً: التعليم الجيد (الهدف الرابع).

يشكل واحداً من أبرز الأهداف الاجتماعية وترتبط مباشرة بتكوين وتأهيل رأس المال البشري، وتبرز الحاجة إلى خلق طبقة عمالية على قدر من الكفاءة والمهارة اللازمة في مختلف التخصصات، هذا ويشكل التعليم والتدريب المستمرين

أهمية أساسية في تحسين سبل العيش وتطوير قوى عاملة قادرة على الصمود أمام الصدمات الاقتصادية وقابلة للتكيف مع التغير التكنولوجي. إن تحقيق مستويات مقبولة من التعليم والكفاءة المهنية يرتبط ارتباطاً وثيقاً بحجم الإنفاق على القطاع ونوعية البنية التحتية للمدارس والجامعات، ويشير تقرير الأمم المتحدة حول أهداف التنمية المستدامة لسنة 2021¹ أن أكثر من خمس (5/1) المدارس الابتدائية في العالم تفتقر للمياه الصالحة للشرب وثلاثها (3/1) إلى المرافق الضرورية للنظافة وواحدة من كل أربعة مدارس تنعدم فيها الكهرباء بشكل كلي، وتزيد هذه النسب في الدول النامية إلى ثلاثة من أربعة مدارس. وتشكل الشراكة بين القطاعين العام والخاص فرصة حقيقية لتطوير البنية التحتية من مدارس وجامعات ومؤسسات التأهيل والتكوين والتي تندرج ضمن مشاريع بناء الهياكل الجديدة أو صيانة ما هو موجود منها وإدارتها إضافة إلى توفير متطلبات التعليم والمختلف المرافق ومتطلبات العيش الكريم من مياه وصرف صحي وشبكات الكهرباء والاتصالات ووسائل التكنولوجيا الحديثة التي تساعد على تحسين مستويات التعليم وتأهيل الفرد.

ثانياً: الصحة (الهدف الثالث).

أحد المؤشرات الحساسة للتنمية المستدامة وعصب التنمية الاجتماعية وأيضا في المرتبة الثالثة في ترتيب برنامج الأمم المتحدة تحت شعار "الصحة الجيدة والرفاه" ويعني ذلك أن جميع الناس يتمتعون بإمكانية الوصول للخدمات الصحية في وقت الحاجة وفي أي مكان وتشمل مجموعة كاملة من الخدمات الوقائية والعلاجية وإعادة التأهيل²، تستهلك مشاريع الصحة العامة موازنة ضخمة ونسبة هامة من نفقات القطاع العام والخاص، حيث تنفق الدول المتقدمة 2.505 \$ كمعدل سنوي عن كل فرد في مجال الصحة وهو ما يمثل 9,9% من الموازنة العامة للدول المتقدمة بينما تنخفض بشكل كبير في الدول النامية³.

وللاستجابة لهذه المتطلبات وتطوير المنظومة الصحية فقد أصبح من الضرورة بما كان البحث عن سبل جديدة لتمويل ودعم الجهود الحكومية في مجال بناء وتوسيع المستشفيات وهياكل استقبال المرضى ومخابر البحث والتركيز على زيادة الكفاءة والنجاعة في تسيير ما هو موجود منها، كل ذلك يقتضي وجوبا إشراك القطاع الخاص عبر الآليات المتاحة، ولعل الشراكة بين القطاعين العام والخاص تشكل الآلية المثلى لتحقيق ذلك كما تؤكد التجارب الدولية في هذا المجال مثل التجربة التركية، والبريطانية، وجنوب إفريقيا وغيرها من الدول عبر العالم. إن الشراكة مع القطاع الخاص لا توفر الموارد الضرورية لتطوير البنية التحتية فحسب وإنما تضمن مزايا عديدة من جودة الخدمات الصحية واستعمال التقنيات المتطورة والتكنولوجيا الحديثة، لدعم البحث والدراسات خاصة في مجال اللقاحات ذات الطلب الواسع.

¹ الأمم المتحدة، تقرير أهداف التنمية المستدامة (2021)، مرجع سابق، ص: 33.

² المرجع نفسه، ص: 33.

³ Peter P. Rogers, Kazi F. Jalal, John A. Boyd, **An Introduction To Sustainable Development**, 1st edition, Earthscan, London, 2008, P: 88.

ثالثاً: الطاقة (الهدف السابع).

أكد البند السابع من أهداف التنمية المستدامة (SDGs) على أهمية "ضمان حصول الجميع وبتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة والموثوقة والمستدامة"، وتجدر الإشارة إلى أن تطوير ونشر استخدام الطاقة المستدامة لا يقتصر على الهدف السابع وإنما يتعداه إلى باقي الأهداف كالهدف الثامن المتصل بالنمو الاقتصادي والهدف التاسع لإقامة بنية تحتية متطورة قادرة على الصمود وتحفيز الابتكار والتصنيع الشامل، إضافة إلى الهدف الثاني عشر والثالث عشر الهادف لاتخاذ إجراءات عاجلة لمعالجة آثار التغير المناخي، ولتحقيق هذه الأجندة تشير بيانات الوكالة الدولية للطاقة (IEA) والوكالة الدولية للطاقة المتجددة (IRENA) أنه ينبغي زيادة استثمارات الطاقة المتعلقة بمقاصد الهدف السابع إلى أكثر من الضعف بين 2018 و2030 ليصل حجم الاستثمارات السنوية إلى 55 مليار دولار أمريكي للرفع من إمكانية الحصول على الطاقة، و700 مليار دولار أمريكي لتحسين نسبة الطاقات المتجددة، و600 مليار أمريكي لتحسين كفاءة استخدامات الطاقة أي بمجموع سنوي قدره 1.355 مليار دولار أمريكي¹. من خلال هذه المعطيات فإن التوجه نحو إرساء مزيد من التعاون مع القطاع الخاص وإشراكه عبر آلية الشراكة (PPPs) للاستثمار في الطاقات المتجددة والنظيفة يعطي مزيداً من الحلول التمويلية والتقنية ويساعد في تطوير التكنولوجيا المعتمدة وتخفيض تكاليف الإنتاج والتوزيع في الدول المتقدمة والنامية على حد سواء إضافة إلى المزايا البيئية وتخفيض نسبة التلوث وانبعاث الغازات الدفيئة ومعالجة آثار التغير المناخي².

رابعاً: التنمية الاقتصادية (الهدف الثامن، التاسع، الحادي عشر والثاني عشر).

تداخل أبعاد التنمية الاقتصادية وتتنوع على أكثر من هدف، كيف لا والتنمية الاقتصادية بمفهومها الواسع تشمل مجالات عديدة من حياة الفرد وتنظم نشاط المجتمعات وسلاسل الإنتاج فيه وعمل الوحدات الإنتاجية، فلا سبيل لتحقيق النمو الاقتصادي الشامل والمستدام (الهدف الثامن) دون توفير بنية تحتية متطورة قادرة على الصمود (الهدف التاسع)، حيث تثبت مختلف الدراسات فعالية الشراكة بين القطاع العام والخاص (PPPs) في بناء وتطوير البنية التحتية (وهو ما تناولناه بالتفصيل في المطلب الثاني من المبحث الثاني من هذا الفصل) ونسيج صناعي على قدر من الكفاءة والمرونة والابتكار التي يوفرها القطاع الخاص، كل ذلك يساهم في تعزيز استدامة التجمعات الحضرية وأمنها الاجتماعي (الهدف الحادي عشر)، دون إغفال استحداث وتجديد أنماط الاستهلاك والإنتاج بما يضمن الاستدامة ويتمشى مع أساليب الحياة الحديثة والعصرية (الهدف الثاني عشر) بما يتوافق وتطور المجتمع المدني.

¹ الأمم المتحدة، تقرير اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA)، تتبع الهدف السابع من أهداف التنمية المستدامة: تقرير عن التقدم نحو تحقيق الطاقة المستدامة، واشنطن، 2019، ص: 1.

² Ninad Rajpurkar, **Identifying Best Practices in Public-Private Partnerships in Renewable Energy**, Massachusetts Institute Of Technology, 2015, P: 28.

خامسا: التنمية والحماية الاجتماعية.

تتوسع دائرة الأهداف هذه وتشمل مزيدا من الأهداف والمقاصد التي تتداخل وأهداف سابقة تشمل الصحة والتعليم والتنمية الاقتصادية والبنية التحتية إضافة إلى ضمان الوصول إلى مختلف متطلبات الحياة الحديثة من شبكات المياه والصرف الصحي (الهدف السادس) وموارد الطاقة (الهدف السابع) دون تمييز مع ضمان العدالة والحرية والمساواة (الهدفين العاشر والسادس عشر)، ومع كل هذه الأهداف تتسع إمكانية تطبيق الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) حسب الحاجة والخطط التنموية المتبعة بالنظر إلى المرونة الكبيرة التي تتمتع بها هذه العقود لتنفيذ مختلف المشاريع من خلال خبرات القطاع الخاص وإمكانياته التمويلية والتقنية وتعبئتها لخدمة هياكل البنية الاجتماعية لدعم مسارات التنمية.

سادسا: حماية البيئة وإدارة الموارد الطبيعية.

تستهدف الشراكة في مجال البيئة حماية الموارد الطبيعية وترشيد استعمالها وتأمينها عبر تفعيل مقاصد وأهداف عدة من برنامج الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDGs)، ويأتي على رأس هذه الأهداف "التصدي بحزم لخطر تغير المناخ وتدهور البيئة"¹ والتقليل من انبعاث الغازات الدفيئة وخفض معدلات حرارة الأرض والمحيطات ضمانا للتوازن الإيكولوجي عبر تعزيز الاعتماد على الطاقات المتجددة والتحول نحو الاقتصاد الأخضر حيث تلعب الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) دورا محوريا في سياسة الدول والحكومات لتنفيذ برامج الانتقال الطاقوي وتعزيز دور الطاقات المتجددة كأحد أركان الاقتصاد الحديث ودعم شبكات المياه الصالحة للشرب والصرف الصحي، إضافة إلى العمل على محاربة التلوث البيئي وحماية التنوع البيولوجي وهذا ما تضمنته الأهداف 13 و14 و15 من برنامج الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDGs).

¹ قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 25 سبتمبر 2015 المتضمن الإعلان عن خطة التنمية المستدامة لعام 2030، ص 11.

خلاصة الفصل الأول.

استعرضت محاور الفصل الأول بعض المفاهيم الأساسية المرتبطة بعناصر الدراسة، حيث تناولت التنمية الاقتصادية وبعض المفاهيم المتعلقة بها، إلى جانب تسليطها الضوء على دور كل من القطاع العام ونظيره الخاص في دعم وتحقيق أهدافها، وجاء الدور بعدها على تقديم موسع للإطار النظري للشراكة بين القطاعين العام والخاص، وشمل مختلف المفاهيم والتعاريف المعتمدة للشراكة، مبرراتها وصيغها.

لربط بين عناصر الدراسة النظرية فقد تم ومن خلال بقية محاور الفصل الأول عرض العلاقة بين الشراكة مع القطاع الخاص والتنمية الاقتصادية مبرزة آليات عملها، حيث تعددت الإستراتيجيات والآليات المتبعة من قبل الدول والحكومات لتحقيق التنمية الاقتصادية وتعزيز الأداء الحكومي، واستدعى ذلك التوجه نحو آليات مبتكرة تتخطى الحدود التقليدية والتقسيم الوظيفي للأدوار بين القطاعين العام والخاص وإدماجهما في علاقة مباشرة من خلال عقود الشراكة (PPPs) والتي زاد اعتمادها في العقود الأخيرة عبر العالم دون تمييز بين الدول المتقدمة أو النامية، وجاءت الشراكة مع القطاع الخاص لتعطي حولا تمويلية للدول المعسرة والمشاريع المكلفة والخدمات العامة كمرحلة أولية للإنتلاق في تنفيذ السياسات التنموية وصولا لتحقيق تنمية اقتصادية. وقد خلصت نتائج هذا الفصل إلى ما يلي:

- تبقى التنمية الاقتصادية هدفا تسعى لتحقيقه جميع الدول من خلال مختلف السياسات والآليات المعتمدة؛
- تحقيق التنمية الاقتصادية يتطلب تضافر جميع الفاعلين من مكونات القطاع العام ونظيره الخاص؛
- تمثل الشراكة بين القطاعين العام والخاص واحدة من الآليات التمويلية ذات البعد التنموي لما تنطوي عليه مزايا فنية وتقنية تمهد لدعم الكفاءة والفاعلية والمردودية بما ينعكس على المتغيرات الاقتصادية الكلية ومنه تحقيق التنمية؛
- اعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص يبقى خيارا تنمويا مكملا لا يلغي بقية الخيارات وإنما يأتي لإيجاد حلول إضافية في قطاعات استراتيجية ووازنة في هيكل الاقتصاد المحلي؛
- تعتبر البنية التحتية أهم هذه القطاعات سيما قطاعات النقل والطاقة والمياه والاتصالات.

الاقتصاد الجزائري بين الواقع ومحاولات التنمية

- المبحث الأول: عرض وتقييم البرامج التنموية المطبقة في الجزائر بين 1962 و2022.
- المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية في الجزائر رهينة تقلبات أسعار النفط والاستثمار العمومي.
- المبحث الثالث: ضعف القطاع الخاص والاستثمار الأجنبي وآثارهما على التنمية الاقتصادية في الجزائر.

تمهيد:

إن ارتباط موضوع الدراسة بالحالة الجزائرية في محاولة لاقتراح أحد البدائل المتاحة لمعالجة مشكل التنمية المحلية يحتم علينا عرض وتشريح واقع الاقتصاد الجزائري، وتحديد مواضع الخلل والقصور حتى يتسنى تقديم الحلول والاقتراحات الممكنة، هذه الأخيرة تمثلت في محاولة التأسيس لنموذج تنموي جديد قائم على التعاون بين القطاعين العام والخاص وتقسيم الأدوار بين الطرفين في إطار عقود شراكة تضمن حقوق الطرفين وتحدد واجباتهما.

بناء على ما سبق وخدمة لموضوع الدراسة، فإن تقديم واقع الاقتصاد الجزائري يركز وبدرجة كبيرة على الفصل بين القطاع العام ونظيره الخاص، ويميز بين دور كل منهما في دعم المسار التنموي المحلي تمهيدا لمحاولة بناء علاقة تكاملية تجمع بين إمكاناتهما المالية والفنية والمادية وفق آلية قابلة للتطبيق في مجال تنفيذ المشاريع العامة وتقديم الخدمات العمومية لأفراد المجتمع ووحداته الإنتاجية، وفي هذا الصدد قمنا بتقسيم هذا المحور من الدراسة إلى أقسام رئيسية ثلاثة، يهتم الجزء الأول بدراسة تاريخية لهيكل الاقتصاد الجزائري وتطوره منذ الاستقلال على امتداد ستة عقود من الزمن، مع إبراز أهم المحطات والتحويلات انطلاقا من اقتصاد موجه وصولا إلى الاقتصاد الحر. أما الجزء الثاني من هذا الفصل فيهدف لإبراز التحديات التي واجهت وتواجه المسار التنموي المحلي مع التركيز دوما على جهود القطاع العمومي، أما الجزء الثالث، فيسلط الضوء على قطاع الأعمال الذي يجمع مكونين رئيسيين وهما القطاع الخاص المحلي ونظيره الأجنبي ومساهمة كل منهما في الجهود التنموية عبر مختلف المراحل التي مر بها الاقتصاد الوطني.

إن هذه الدراسة المقارنة بين قطاعين على طرفي نقيض من حيث الإمكانيات والأهداف والطبيعة القانونية إنما الهدف منها هو محاولة رصد الإمكانيات والموارد المتاحة داخليا ومصدرها تبعا لهيكل الاقتصاد الجزائري وقطاعاته المختلفة وإعادة توجيهها وفق نموذج تنموي يجمع بين جهود القطاعين العام والخاص من غير إفراط ولا إغفال لأهمية كل طرف في تحقيق التنمية الاقتصادية، وقد تم توصيف مباحث الفصل الثاني كما يلي:

- عرض وتقييم البرامج التنموية المطبقة في الجزائر بين 1962 و 2020؛
- التنمية الاقتصادية في الجزائر رهينة أسعار النفط والاستثمار العمومي؛
- ضعف القطاع الخاص المحلي والاستثمار الأجنبي وآثارهما على التنمية الاقتصادية في الجزائر.

المبحث الأول: عرض وتقييم البرامج التنموية المطبقة في الجزائر بين 1962 و 2022.

إن الباحث في مسار التنمية الاقتصادية الجزائرية بعد ستين سنة من استقلالها يجده قد غير من نهجه مرتين، فبعدهما قضى قرابة الثلاثة عقود في كنف الاقتصاد المخطط القائم على الصناعات الثقيلة وتأميم الثروات واستخدام المؤسسة العمومية لتجسيد البرامج التنموية المتعاقبة، ها هو بداية من سنة 1989 يأخذ نهجا مضادا إيديولوجيا ويشق طريقا جديدا نحو اقتصاد حر ليبرالي يستخدم ميكانيزمات السوق، ويستمر في هذا النهج لثلاثين سنة أخرى وهدفه هو تحقيق التنمية الاقتصادية.

إن التطرق لموضوع التنمية الاقتصادية في الجزائر كواحدة من أهم القضايا المتجددة واقترح بعض الأدوات والحلول المناسبة لها يقتضي وجوبا تحليل البيئة العامة ودراسة وتحليل الوضع الاقتصادي العام، وهذا يقودنا إلى استعراض مختلف المؤشرات وتطوراتها من خلال الأنظمة والسياسات المتبعة منذ الاستقلال، مع التركيز على الفترة التي عرفت تحول الاقتصاد الوطني إلى اقتصاد السوق بداية تسعينيات القرن الماضي وهذا لسببين وجيهين هما:

الأول: التقييد بحدود الدراسة الزمنية والتي تتوافق مع تطور آلية الشراكة التي نحاول تقديمها كأحد الحلول التقنية للاقتصاد المحلي، هذه الآلية تعتبر حديثة نسبيا ولم تعرف النضج إلا من بعد سنة 1992.

الثاني: التماشي مع هدف الدراسة في محاولة لطرح رؤيتنا وتقديم اقتراحاتنا لدعم التنمية المحلية في ظل النموذج الاقتصادي السائد ومختلف التوجهات الحديثة الإقليمية والدولية في استحداث أنظمة تمويلية مبتكرة.

وعليه، يأتي هذا المبحث ليقدم أهم المؤشرات العامة للاقتصاد الجزائري وتحليلها للخروج بصورة كاملة وواضحة تسمح لنا بتشخيص الحال وتساعد على اقتراح ما أمكن من حلول لدعم مسارات التنمية الاقتصادية بما يتناسب والسياسات المنتهجة، وإعطاء صورة أوضح جاء هذا الجزء بدراسة واقع الاقتصاد الوطني والتركيز على أهم الفترات والتحويلات التي مر بها، حيث تم تقسيمها إلى فترات ثلاث:

○ 1962-1989: مرحلة الاقتصاد الاشتراكي المخطط؛

○ 1990-1998: مرحلة الانتقالية والإصلاحات الهيكلية؛

○ ما بعد 1999: مرحلة اقتصاد السوق.

المطلب الأول: مرحلة الاقتصاد المخطط 1962-1989.

غداة الاستقلال ورثت الجزائر نظاما اقتصاديا موجهها لخدمة المصالح الاستعمارية قائما على الإقطاعية الزراعية بعيدا عن مقومات الحداثة، فقد كان مرتبطا وتابعا للاقتصاد الفرنسي الاستعماري لتلبية حاجياته لتقتصر المبادلات التجارية آنذاك مع فرنسا في حدود 85%، ليدخل بعدها الاقتصاد الوطني في مرحلة انتقالية عصبية تميزت بهجرة للكفاءات وتهريب لرؤوس الأموال التي سيطر عليها المعمرون الفرنسيون التي زادت عن 110 مليار فرنك فرنسي قديم وتهربهم من تسديد 20 مليار فرنك كمستحقات للخزينة العمومية¹، وفي هذه الفترة تم تكريس القوانين الفرنسية التي لا تتعارض مع السيادة الوطنية لسد الفراغ القانوني والتنظيمي²، وبعد تطبيق نموذج جديد في التسيير مباشرة بعد خروج

¹ أحمد هني، اقتصاد الجزائر المستقلة، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 1993، ص: 22.

² القانون رقم 62-157 الصادر في 31 ديسمبر 1962، يتضمن تمديد العمل بالتنظيم الفرنسي، الجريدة الرسمية بتاريخ 11 جانفي 1963، ص: 18.

المعمرين والمسمى "التسيير الذاتي" الذي أقرته مراسيم 18 و 22 و 28 مارس 1963 كأحد الحلول المعتمدة لإدارة الوحدات الإنتاجية والمزارع التي هجرها المعمرون¹، ليقر بعدها مجلس الثورة عام 1967 مبدأ التنمية الاقتصادية والاجتماعية القائمة على التخطيط المركزي والتدخل المباشر للدولة من خلال المخططات التنموية المتوالية الممولة من الموازنة العامة المدعومة بتحسين كبير في أسعار النفط العالمية حتى عام 1989*، أين أجبرت الجزائر التخلي عن الاقتصاد الاشتراكي الموجه واعتماد اقتصاد السوق، وما تبعها من تغييرات هيكلية وسياسية واجتماعية بعد الأزمة النفطية لعام 1986، إضافة إلى التقلبات الجيوسياسية واتفاقيات التعديل الهيكلي المبرمة مع المؤسسات المالية الدولية والتي امتدت آثارها حتى مطلع الألفية الثالثة.

خلال المرحلة الأولى من الاقتصاد الاشتراكي الموجه عملت السلطات المحلية على بناء نموذج تنموي لتجاوز مشكلتي التخلف والتبعية من خلال المحاور التالية²:

برنامج الثورة الزراعية: حيث ركزت جهودها على الإصلاح الزراعي، تطوير الزراعة المحلية والريفية، المحافظة على الأراضي الزراعية وتثمينها.

إستراتيجية التصنيع: وإحداث تنمية حقيقية وقاعدة صناعية لدعم سياسات الإنتاج قائمة على التخطيط المركزي الشامل لمختلف الأنشطة والقطاعات وفي هذا الإطار نص الميثاق الوطني لسنة 1976 في صفحته رقم 117 على: "تشكل الصناعات الأساسية الركيزة لترسيخ التصنيع في الواقع الاقتصادي للبلاد".

تأميم الثروات: لتشمل مختلف الثروات الباطنية والوحدات الإنتاجية والمؤسسات المالية والبنكية في شكل نموذج اشتراكي صرف نتيجة الفكر الإيديولوجي المطبق.

كان هذا خيارا إستراتيجيا للدولة الجزائرية وبمثابة الحل الأمثل لبناء اقتصاد وطني يسمح باستغلال الثروات لصالح الجزائر والجزائريين، وكان يستهدف تحديث هيكل الاقتصاد المحلي وتنويع مصادر الدخل والصادرات وخلق قيمة مضافة بدل التركيز على استخراج وتصدير المواد الأولية، واتبعت الجزائر خلال هذه الفترة ما يسمى بنموذج "النمو غير المتوازن"

¹ ادريس بولكعبيات، تجربة الجزائر في التنمية، قراءة في الانتقال من نموذج إلى نموذج مضاد، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، عدد 17، جوان 2002، ص ص: 113-126.

* تمثلت هذه المخططات في: المخطط الرباعي الأول (1970-1973)، المخطط الرباعي الثاني (1974-1977)، المخطط الخماسي الأول (1980-1984)، المخطط الخماسي الثاني (1985-1989).

² سعدون بوكبوس، الاقتصاد الجزائري محاولتان من أجل التنمية (1962-1989، 1990-2005)، دون طبعة، دار الكتاب الحديث، القاهرة، جمهورية مصر العربية، 2013، ص ص: 10-12.

الذي يستهدف تنمية قطاع معين ليكون محركا لباقي القطاعات¹، وتركزت النفقات الاستثمارية آنذاك على الصناعات القاعدية والثقيلة والمحروقات.

جدول رقم (2.1): النفقات الاستثمارية في الجزائر بين 1967-1977 (مليار دينار ج).

النشاط	المحروقات	القاعدية	الصناعات	الاستهلاكية	الصناعات	الزراعة والري	البنية التحتية	السكن	والتكوين	التعليم	الصحة	الحي	الحي
المخطط الثلاثي 1969-1967	2,3	1,4	1,0	1,9	1,1	0,4	1,0	0,3	0,9	10,3			
المخطط الرباعي الأول 1973-1970	4,6	5,5	2,3	4,1	3,1	0,9	3,3	1,5	1,3	26,6			
المخطط الرباعي الثاني 1977-1974	19,5	18,5	9,6	16,6	15,5	8,3	10,0	5,7	5,4	109,1			
المجموع	26,4	25,4	12,9	22,6	19,7	9,6	14,3	7,5	7,6	146			

المصدر: سعدون بوكبوس، الاقتصاد الجزائري محولتان من أجل التنمية (1962-1989، 1990-2005)، مرجع سابق، ص151.

يبين لنا الجدول أعلاه تطور حجم الاستثمارات عبر مختلف المخططات، إذ انتقلت من حوالي 10,3 مليار دينار جزائري في المخطط الثلاثي إلى أكثر من 109 مليار دينار جزائري بحلول المخطط الرباعي الثاني (10 أضعاف)، والميزة العامة لهذه الاستثمارات هو استئثار قطاع الصناعة بحصة الأسد والتي فاقت 38,3 مليار دينار أي ما نسبته 26% من إجمالي المخصصات، ليأتي قطاع المحروقات بنسبة 17% فقط قطاع الزراعة بـ 15% والبنية التحتية بـ 13%. وكانت هذه الصورة تعكس جهود الحكومة الجزائرية لبناء اقتصاد قوي مع التركيز على التحول الصناعي دعما للاستقلال السياسي.

بداية من سنة 1980 تم اعتماد المخطط الخماسي الأول (1980-1984) والذي حاول تقويم السياسة التنموية السابقة وتحقيق التوازن القطاعي بين الفلاحة والري والصناعة والمحروقات والمنشآت القاعدية، في خطوة لتلبية عموم الحاجات الاجتماعية وتحسين مردودية وإنتاجية مختلف النشاطات، يتضح هنا إتباع السلطات سياسة جديدة لإعادة توزيع الإستثمارات قطاعيا وتطبيق نموذج نمو متوازن في محاولة لتغطية الطلب المحلي الذي عرف تراجعا من 48% سنة 1967 إلى 24% سنة 1977²، وبهذا شهدت إستراتيجية التخطيط نوعا من التعديل وتقليص الاعتماد على الصناعات الثقيلة إلى الصناعات الخفيفة والوسيلة ودعم الاستهلاك، واقترح المخطط إعادة هيكلة المؤسسات العمومية في 460 مؤسسة عمومية وطنية تشمل 2.079 وحدة إنتاجية، وبلغت المؤسسات الولائية 504 والمؤسسات

¹ عمر محي الدين، التخلف والتنمية، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1975، ص: 305.

² Hocine Benissad, *Algérie : Restructurations et Réformes Economiques (1979-1993)*, Office des Publication Universitaires, Alger, 1994, P: 8.

البلدية 1.079¹، وبالموازاة مع ذلك عمدت المصالح الفلاحية إلى إعادة هيكلة المستثمرات الفلاحية العمومية وإنشاء 3.429 مزرعة فلاحية اشتراكية على مساحة 2.830.000 هكتار وتم توزيع 700.000 هكتار على مزارع فردية². كما يمكن تلمس انفتاحا على القطاع الخاص في هذه الفترة ولو بصفة محتشمة حيث توجهت الدولة نحو إعادة مراجعة دور قطاع الأعمال من خلال تشجيعه وإدماجه في النشاط الاقتصادي لكن هذه التوجهات اصطدمت بالعراقيل التشريعية والتنظيمية السائدة مما حال دون تحقيق تقدم في هذا الشأن.

بعدها مباشرة انتقلت الجزائر لاستكمال وتوطيد برامج النمو التي كرسها المخطط الخماسي الأول من خلال إقرار المخطط الخماسي الثاني (1985-1989) والذي ركز على دعم الأنشطة الصناعية الوسيطة والتحويلية وإتباع سياسة إحلال الواردات، كما أعطى أولوية قصوى لتحسين الفعالية وأساليب التسيير، وإعطاء الأولوية للاستثمار الاجتماعي والثقافي وتكوين الفرد، وفي هذا السياق يقول عبد الحميد ابراهيمي (وزير أول بين 22 جانفي 1984 و 18 فيفري 1986 ومهندس المخطط الخماسي الثاني) مايلي: "إن التحدي بالنسبة للمخطط القادم وعلى المدى الأبعد، يتمثل في قدرتنا على انتهاز سبيل مناقض لما سبق وقادنا إليه رخاؤنا المالي، أي أن نتمم أولا بتهيئة الشروط لتحسين نتائج العمل الاقتصادية والاجتماعية، بحيث نستخلص أكبر نفع وفائدة من مواردنا التي أصبحت محدودة... وهذا المطلوب يعني أن التنمية هي استثمار اجتماعي وثقافي من خلال التربية والتكوين وتنظيم التنمية وإدارتها قبل أن تكون محاكاة عمياء وحشدا للتجهيزات الباهظة الكلفة، تلك هي الرسالة الرئيسية التي تقودنا إلى إستراتيجية التنمية"³، غير أن تنفيذ المخطط واجهته ضغوطات جوهرية حالت دون تحقيق أهدافه ولعل أبرزها:

- الصدمة البترولية لعام 1986 وتراجع عائدات المحروقات من 11,5 مليار دولار سنة 1985 إلى 6,5 مليار دولار عام 1986 واستمرار هذه الوضعية على المدى المتوسط التي أربكت الدولة الجزائرية وأسقطتها في مصيدة العجز.
- خدمة الدين المرتفعة المقدرة في عام 1986 بـ 5 مليار دولار أمريكي لتجاوز ما نسبته 80% من مداخيل المحروقات مما أثقل كاهل الدولة وزاد من مشاكل التمويل.
- اختلال الهيكل الاقتصادي العام زاد من عجز الوحدات الإنتاجية وضعف المردودية فيظل نمو ديموغرافي كبير ومحدودية الطاقة الاستيعابية للاقتصاد المحلي انعكس على ميزان المدفوعات والموازنة العامة.

¹ سعدون بوكبوس، مرجع سابق، ص: 185.

² الحكومة الجزائرية، التقرير التنفيذي للمخطط الخماسي الأول (1980-1984)، ص: 147.

³ عبد الحميد ابراهيمي، تأملات حول التجربة الجزائرية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مجلة الثقافة، وزارة الثقافة الجزائرية، العدد 83، أكتوبر 1984، ص: 21.

المطلب الثاني: مرحلة الإصلاحات 1990-1998.

مع هبوب رياح التغيير عبر العالم وسقوط الثنائية القطبية وانحيار المعسكر الشيوعي انهار معها النموذج الاشتراكي الذي تبنته الجزائر بعد استقلالها، لتتوجه الجزائر مجبرة نحو تحرير السوق والعبور نحو النموذج المضاد الرأسمالي والذي يقتضي إصلاحات جذرية في السياسات العامة، كما أن الانتقال من التنظيم الاقتصادي المخطط إلى اقتصاد السوق إنما فرضتها التحولات الإيديولوجية والتاريخية التي مهدت لنظام عالمي جديد قائم على الأحادية القطبية بزعامة الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها الغربيين، حقيقة أن هذه التطورات لم تكن لتخدم الوضعية الاقتصادية للجزائر وأدخلتها في نفق مظلم طيلة عشرية كاملة، صاحبها موجة من الاضطرابات السياسية والأمنية والضغطات الاجتماعية أثرت سلبا على جهود التنمية وعمقت آثار الأزمة الاقتصادية. إن التشوهات العميقة والاختلالات الهيكلية التي عرفها الاقتصاد الجزائري خلال هذه الفترة لم تسمح بالانتقال السلس وواجهت تحديات جمة ناتجة عن الوضعية التالية¹:

- الصدمة البترولية لعام 1986 وانحيار أسعار الدولار وما تركته من وقع كبير على قيمة العائدات النفطية أول مصادر التمويل والركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني؛
- فشل البرامج التنموية السابقة وعدم كفاءة الجهاز الصناعي المعتمد لدعم باقي القطاعات الإنتاجية حيث أصبح يمثل مصدر تكلفة وعجز؛
- الاختلالات الهيكلية العميقة وضعف البنية المؤسسية والتنظيمية وانتشار الفساد الإداري؛
- انحيار المنظومة الزراعية المحلية جعل الأمن الغذائي في خطر وواجهت الحكومة صعوبات حقيقية في تمويل السوق الداخلي بالمواد الغذائية الضرورية وخلقت نوعا من الفوضى الاقتصادية والاجتماعية.
- الاختناق الاجتماعي نهاية ثمانينيات القرن الماضي وتفاقم مشاكل الاقتصاد الموازي.

تجسد المرحلة الانتقالية مجموع الإصلاحات الهيكلية والمؤسسية التي تنظم النشاط الاقتصادي المحلي والتي تستند أصلا للقواعد الليبرالية، وهذا تماشيا مع النموذج الجديد وإحداث القطيعة مع النموذج المخطط القائم على جهود القطاع العمومي، وهنا كان لزاما إعادة النظر في القطاع الخاص ودوره في الاقتصاد والعملية الإنتاجية ككل، وقبل الخوض في جملة الإصلاحات المطبقة نعطي نظرة وجيزة عن الوضعية العامة للاقتصاد الجزائري فترة 1989-1992 ومؤثراته، والتي تسمح لنا بالوقوف على الاقتصاد الجزائري آنذاك:

الطابع الربيعي للاقتصاد المحلي: حيث اعتمدت الجزائر على عائدات النفط لتمويل المخططات التنموية وبرامجها الاقتصادية والاجتماعية المتعاقبة بعيدا عن إنشاء نظام اقتصادي قائم على الإنتاجية ودعم القطاعات المنتجة والمنشئة للثروة، في صورة واضحة عن المرض الهولندي (Dutch-Disease) الذي يعاني منه الاقتصاد الوطني، وتعتبر هذه الحالة عن الآثار السلبية التي يتركها الاعتماد المفرط على الموارد الطبيعية، والتي تشكل النسبة الأعلى في سلم

¹ Tahar Hamamda, *Crise et transition à l'économie de marché en Algérie*, revue de sciences humaines, Université Mentouri, Constantine, Algérie, N° 21, juin 2004, PP : 69-83

صادراتها والتي ارتبطت تاريخيا باكتشاف حقول الغاز شمال حوض هولندا¹، ومع زيادة استغلال هذه الحقول وصادرات الغاز الهولندي تراجعت باقي القطاعات المنتجة لتترك آثارا سلبية على معدلات النمو والمؤشرات العامة، فالقطاع المزدهر للنفط يخفي وراءه قطاعات ضعيفة وغير تنافسية يحول الاقتصاد المحلي إلى اقتصاد ريعي عاجز عن توظيف عائده في القطاعات المنتجة وإحداث التنمية².

إن اعتماد الاقتصاد الجزائري على عائدات النفط دمر القطاعات المنتجة وشوه هيكل الاقتصاد المحلي وقضى على النشاط الزراعي الموروث عن المستعمر الفرنسي ورهن التنمية المحلية على عائدات تقدر وتحسب في أروقة الأسواق والبوصات الدولية ليصبح سعر البترول مرجعا للسياسة التنموية الجزائرية وقوانين المالية وموازنتها العامة، ومع الصدمة النفطية لعام 1986 لم تجد الجزائر بدا من الاستدانة الخارجية لتمويل برامجها بعد التراجع الكبير في الجباية البترولية.

الصدمة النفطية لعام 1986: كان لانخفاض أسعار النفط وقعا كبيرا على الاقتصاد الجزائري القائم حصريا على قطاع المحروقات، حيث انهار سعر البرميل من 30 دولار أمريكي نهاية الربع الأخير من عام 1985 إلى 14,5 دولار أمريكي عام 1987 ما يقابلها تراجع في صادرات النفط من 13,5 مليار دولار أمريكي إلى 7,7 مليار دولار أمريكي بين عامي 1985 و1986، هذه الوضعية فرضت خفض الواردات بنسبة فاقت 30% ما يعني التخلي عما يفوق 50% من المنتجات الوسيطة والنصف مصنعة والتجهيزات التي تضمن استمرار نشاط وعمل المؤسسات الكبرى والصناعات الثقيلة.

تزايد حجم المديونية الخارجية: والتي ارتبطت مباشرة بالنقطتين السابقتي الذكر إضافة إلى تراجع سعر صرف الدولار في الأسواق العالمية ما أدى إلى زيادة فاتورة الواردات (الغذاء والدواء والتجهيزات)، لتنتقل المديونية الخارجية من 14,6 مليار دولار أمريكي عام 1984 إلى 24 مليار دولار أمريكي سنة 1987 و26 مليار دولار أمريكي سنة 1991، ومعها ارتفعت فاتورة خدمة الدين الخارجي من 33% عام 1984 إلى أكثر من 75% بين 1989-1992³، ويمكن قراءة هذه الأرقام من خلال الجدول الموالي الذي يبين ارتفاع قيمة خدمة الديون الخارجية للجزائر من 300 مليون دولار أمريكي سنة 1970 إلى أكثر من 9 مليار دولار أمريكي سنة 1993 وشكلت فاتورة إضافية تضاف إلى أصل الدين المتزايد أصلا.

¹ بلقلة براهيم، صلاح محمد، ضيف أحمد، تشخيص ظاهرة المرض الهولندي في اقتصاديات الدول العربية المصدرة للنفط وآليات مواجهتها، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، المجلد 14، العدد 3، ديسمبر 2021، ص: 934-957.

² شرفق سمير، قحام وهيبة، تشخيص أعراض المرض الهولندي في الاقتصاد الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، العدد الاقتصادي، المجلد 36، العدد 1، ص: 254-264.

³ Tahar Hamamda, Op.cit., PP : 69-83

جدول رقم (2. 2): تطور خدمة الدين الخارجي في الجزائر 1993-1790 (مليار دولار \$)

السنة	1970	1987	1989	1992	1993
خدمة الدين الخارجي	0,30	5,00	7,00	9,00	9,05

المصدر: بظاهر علي، سياسات التحرير والإصلاح الاقتصادي في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسنية بن بوعلي، الشلف، الجزائر، عدد 01، ص ص 179-211

تراجع معدلات النمو: إن التراجع الكبير لعائدات النفط وارتفاع حجم المديونية الخارجية وأعبائها قابله انهيار معدلات النمو الاقتصادي من معدل 7% إلى 1% عام 1987 ثم إلى معدلات سالبة بداية من عام 1990، هذه الوضعية تؤكد ارتفاع قياسي في معدلات البطالة لحدود 30% والفقر الذي طال شريحة واسعة من المجتمع، وانفجار في معدل التضخم (الذي ارتفع من 10,1% عام 1980 إلى 21,3 عام 1992) وعجز كبير في الموازنة العامة وميزان المدفوعات (21,1% قيمة العجز سنة 1993)، وزادت شروط برنامج الاستقرار المالي التي فرضها صندوق النقد الدولي (1994-1995) وبرنامج التعديل الهيكلي (1995-1998) من الضغوط الاقتصادية والاجتماعية للبلد¹.

ضعف القطاع الخاص: كنتيجة حتمية لاعتماد النموذج الاشتراكي الموجه في شتى القطاعات وجد القطاع الخاص نفسه مهمشا في دور ثانوي لا يكاد يذكر، في ظل تطبيق قانون الاستثمار لسنة 1966 الذي كبل القطاع الخاص بمزيد من القيود الإدارية وكرس هيمنة القطاع العام على النشاط الاقتصادي بما يفوق 99%، وعشية الانتقال إلى اقتصاد السوق واجهت الجزائر فراغا كبيرا وغيابا تاما للقطاع الخاص بمقومات وخبرة محدودة لا تسمح بمواكبة التحولات الجذرية وتعويض القطاع العام المتلاشي والذي تطلب مدة طويلة لتحضير نسيج من المؤسسات الخاصة للقيام بهذا الدور.

وقد ساهمت الظروف السائدة آنذاك في إضعاف القطاع الخاص بصفة عامة وتوجيه نشاطه لقطاعات محددة بعيدا عن تلك المنتجة للقيمة المضافة، خاصة القطاع الصناعي الذي يتطلب استثمارات نوعية وتقنية عالية التكنولوجيا والتأهيل والخبرة لدعم التنافسية والقدرة على الاندماج في سوق محلي تم تحريره دون توفير أدنى شروط المنافسة للمؤسسة المحلية، ويبين الجدول الموالي نسبة مساهمة القطاع الخاص إلى إجمالي الناتج المحلي الخام الذي عرف ارتفاعا ناهز 78% كمعدل خارج قطاع المحروقات إلى غاية العام 2000 مدعوما بأدائه في قطاعات الزراعة والتجارة والنقل والخدمات بعدما كانت تمثل 46% سنة 1985، غير أن مساهمته تبقى هزيلة في قطاع الصناعات خارج المحروقات بنسبة لا تزيد عن 35% وتبقى مساهمته محصورة في قطاعات التجارة والخدمات

¹ Zergoune Mohamed, Okba Abdellaoui, Nawal Ben Amara, **Determinants of the Algerian Economy, Autoregressive Distributed Lag Approach**, International Journal of Economics and Financial Issues, Vol. 8, N° 5, 2018, PP: 7-10.

والنقل في مستويات تتعدى نسبة 90%، مستفيدا من الفراغ الذي خلفه غلق المؤسسات العمومية دون النشاط الإنتاجي المشكل للقيمة المضافة عدا قطاع الزراعة والذي لا يرقى بدوره للأهداف المسطرة ودليله عجز الجزائر عن تحقيق الإكتفاء الذاتي والتوجه نحو التصدير.

جدول رقم (2. 3): مساهمة القطاع الخاص الجزائري في الناتج المحلي الخام قطاعيا بين 1985-2000 (نسبة مئوية).

الزراعة	المخروقات	صناعة	الخارج	المخروقات	البناء	النقل	السياحة	الخدمات	الجميع بما فيه المخروقات	المجموع	الخارج قطاع المخروقات
79,53	00	23,36	30,62	42,36	60,50	77,18	32,88	46,00			
99,75	00	24,00	45,80	49,00	76,90	79,20	43,00	60,62			
99,00	00	15,70	60,60	56,20	84,80	84,3	47,70	66,60			
99,5	5,00	35,00	67,90	72,30	96,9	89,30	42,20	78,00			

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على تقرير صندوق النقد الدولي:

،IMF Staff Country Report N°.00/105, August 2000,

والحسابات الاقتصادية للديوان الوطني للإحصاء للفترة 1962-2011.

لم يتمكن القطاع الخاص الجزائري التحرر من العوائق الأيديولوجية والتاريخية ولم تفلح جهود الإصلاح في تحقيق النتائج المرجوة، في ظل مناخ استثماري غير مستقر تميزه البيروقراطية وعراقيل هيكلية، صعوبة الوصول إلى العقار الصناعي والتمويل، ضعف المؤسسات وعدم قبول الجهاز الإداري السائد والطبقة السياسية للتغيير الذي يهدد مكاسبها، هذه العوامل وأخرى شكلت عائقا جوهريا لتثبيط وتمهيش القطاع الخاص¹.

تراجع القطاع الزراعي: ساهمت الخيارات التنموية المتبعة قبل 1985 في خسارة القطاع الزراعي لمكانته ومساهمته في الناتج الداخلي الخام ولم يعد يمثل سوى 14% بحلول سنة 1990، هذه الوضعية رهننت الأمن الغذائي المحلي وأصبحت الجزائر تعتمد على الواردات لتغطية 77% من سلتها الغذائية.

ارتفاع معدلات البطالة: قراءة معطيات الجدول (4. 1) الموالي توضح ارتفاعا قياسا لنسب البطالة في الفترة بين 1985 و2000، هذه النسبة وصلت 21,4% عام 1987 و19,95% عام 1988 والتي صاحبها انفجار ديموغرافي خاصة في المدن والتجمعات الحضرية، لتستقر في مستوى يتعدى 20% بداية من عام 1990 وتصل ما يقارب 30% مشارف سنة 2000 كنتيجة عن تطبيق الإصلاحات (برامج التعديل الهيكلي) التي فرضت من قبل الهيئات المالية الدولية، وشكلت أزمة البطالة ضغطا متزايدا على السلطات المركزية والمحلية وساهمت في تأجيج

¹ Abdelhamid Temmar, L'économie de l'Algérie 1970-2014 : Les Politiques de la Relance de la Croissance (La Trappe des Réformes), tome III, Office des publications universitaires, Alger, 2015, P : 85.

الوضع الاجتماعي والسياسي في أكتوبر 1985 حيث يتضح جليا فشل السياسات المتبعة في معالجة مشكلة البطالة في الجزائر.

جدول رقم (2. 4): تطور البطالة في الجزائر بين 1985 و2000 (%).

السنة	1985	1987	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
البطالة %	9.7	21.4	18.5	19.7	21.1	23.8	23.15	24.36	28.1	27.99	26.41	28.02	29.29	28.89

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات المركز الوطني للإحصاء (ONS).

انتهجت الجزائر خطة للتحويل نحو اقتصاد السوق في ظل وضعية صعبة حتمت الدخول في مفاوضات شاقة مع المؤسسات المالية الدولية والدول المانحة لإعادة جدولة الديون وضبط خطة الانتقال نحو اقتصاد السوق بعدما أصبحت عاجزة عن تسديد ديونها الخارجية بالتركيز على المحاور التالية¹:

- تحقيق الاستقرار والتوازنات الكلية المشروطة بدعم المؤسسات المالية الدولية وعلى رأسها صندوق النقد الدولي؛
- تطبيق سياسة التحرير الاقتصادي بما فيها الأسعار والأجور ومعدلات الصرف؛
- خصوصية الأصول والمؤسسات العامة المملوكة للدولة خاصة المتعثرة منها باستثناء بعض القطاعات الإستراتيجية؛
- انسحاب الدولة من النشاط الاقتصادي وتحديد دورها في مجال التنظيم والرقابة وضمان الإطار القانوني والتشريعي والمؤسسي المواكب لاقتصاد حر قائم على الحرية والمبادرة الفردية.

في هذا الإطار أبرمت الجزائر اتفاقيتي إطار (Stand-by) في 30 ماي 1989 و 03 جوان 1991 أو ما يعرف اتفاقيتي الاستعداد الائتماني الأول والثاني، والتي لم تكن نتائجهما مرضية وعجزت عن تحقيق مجمل الأهداف بسبب قصر المدة التي لم تتعد السنة الواحد لكل برنامج إضافة إلى الاختلالات الكبيرة التي شوهت القاعدة الإنتاجية وقدرات الاقتصاد الجزائري على النهوض والتصحيح الذاتي²، تحصلت بموجبهما على من قرضين من صندوق النقد الدولي لدفع مستحقات دائنيها، ثم التوقيع على اتفاقية للتعديل الهيكلي (1993-1994) ثم برنامج التصحيح الهيكلي الذي

¹ Wladimir Andreff, **Réformes, libéralisation, privatisation en Algérie. Point de vue d'un outsider en 1988-1994**, Confluences Méditerranée Vol. 4, N°71, 2009, PP : 41-62.

² عبد الجليل هجيرة، **العوامل المؤثرة في تنافسية الاقتصاد الجزائري**، رسالة دكتوراه، مدرسة الدكتوراه مالية دولية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية، 2016-2017، ص ص: 67-74.

امتد بين (1995-1998)¹، هذه الاتفاقيات والبرامج كانت مشروطة بحزمة من الإصلاحات شملت الحياة الاقتصادية والاجتماعية وحتى السياسية للجزائر، لتحديد مستقبل القطاع العمومي وإعادة هيكلة وخصوصية المؤسسات العمومية، دور الدولة في النشاط الاقتصادي، وتحرير التجارة الخارجية، غير أن ضعف القوة التفاوضية للحكومة الجزائرية أجبرها على الرضوخ للشروط المفروضة من طرف صندوق النقد الدولي ومجموعة البنك الدولي، وسمحت إعادة جدولة ديون نادي باريس (1994) ونادي لندن (1995) توفير 22 مليار دولار أمريكي بين 1994-1998²، في توجه واضح نحو خفض العجز العام وإعادة التوازنات الكلية للاقتصاد الوطني الذي يعطي للجزائر قدرة أكبر على سداد التزاماتها تجاه الدائنين الذين طالما قدموا مصالحهم على مصالح البلاد.

بالرغم من ذلك بقيت المؤشرات الاقتصادية توحى إلى صعوبة بالغة في تحقيق الأهداف سواء على الصعيد الكلي أو الجزئي، وخلال هذه الفترة استمر تخفيض سعر صرف الدينار بنسبة 25 % سنة 1991 عند قيمة 6,73 دينار مقابل الدولار الأمريكي، ثم توالى التخفيضات بنسبة 50% في أبريل 1994 و15% في سبتمبر من نفس السنة ليتجاوز سعر صرف الدينار قيمة 55 وحدة مقابل وحدة واحدة من الدولار الأمريكي، قابله رفع في أسعار الفائدة بين 18% و 25% في أبريل 1994، بين 19% و 24% في ديسمبر 1995، وبين 17% و 21,5% في ديسمبر 1996 لتتخفف في ديسمبر بين 9% و 13%، وهذا ما تبينه معطيات الجدول الموالي والصادرة عن بنك الجزائر.

جدول رقم (2. 5): تطور سعر الصرف دولار/دينار ج خلال الفترة 1998-1988.

الفترة	1988/12	1989/12	1990/12	1991/03	1991/09	1994	1996	1998
قيمة الدولار مقابل الدينار	6,73	8,03	12,20	17,80	22,50	36,00	55,00	60,00

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على قاعدة بيانات بنك الجزائر.

من جهة أخرى كانت جميع المؤشرات توحى بتدهور القدرة الشرائية ووصول التضخم مستويات قياسية في حدود 31,7% عام 1992 و 29,8% عام 1995 (بعدها كان التضخم يسجل مستوى أقل في فترة 1963-1986 في حدود 7%)*، وقلة السيولة التي تثبط جهود الاستثمار ونشاط الاقتصاد المحلي وكلها عوامل عرقلت عملية الانفتاح وأعاقت مبادرة قطاع الأعمال الفتي الذي يفتقر أصلا لمقومات المنافسة والخبرة والتمويل والبيروقراطية في مرحلة انتقالية عصبية زادت من حدتها الحالة السياسية والأمنية.

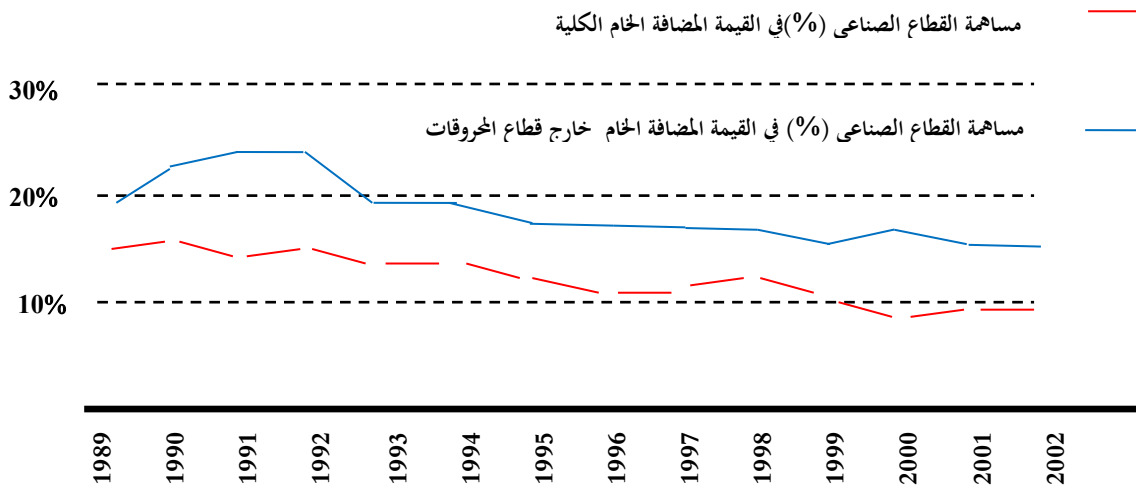
¹ مدني بن شهرة، سياسة الإصلاح الاقتصادي في الجزائر والمؤسسات المالية الدولية، ط1، دار هومة للنشر، الجزائر، 2008، ص: 125.

² Fatiha Talahite, **Réformes et transformations économiques en Algérie**, Rapport en vue l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches en Economies et finances. Université Paris-Nord - Paris XIII, 2010, P : 15.

* تم الإعتماد على قاعدة بيانات البنك الدولي، على الموقع: <https://data.albankaldawli.org/indicator/>

إن تراجع المؤشرات السابقة كان لها انعكاسا سلبيا على أداء الوحدات الاقتصادية في مختلف القطاعات وشكلت عائقا أمام تطورها ونخص بالذكر القطاعين الصناعي والزراعي، على اعتبار أن القطاع الصناعي كان يمثل القطاع القائد ويعول عليه لدفع عجلة التنمية وتخفيف باقي القطاعات، أما القطاع الزراعي فقد اكتسب مكانة مهمة كونه يتعلق بالأمن الغذائي للجزائريين وأصبحت الفاتورة الغذائية تثقل كاهل الميزانية العامة باعتبارها حاجات ضرورية لا غنى عنها، ويبين الشكل (2. 1) تفصيل مساهمة قطاع الصناعة في ناتج القيمة المضافة في الفترة التي أعقبت الإصلاحات الاقتصادية مباشرة، حيث نلاحظ تراجعا واضحا ومستمرًا في هذه النسبة سواء تعلق الأمر بالصناعة خارج قطاع المحروقات أو كنسبة إجمالية بما فيه الصناعات المتصلة بقطاع المحروقات، وبلغت نسبة التراجع مستويات قياسية بداية من عام 1992 حيث يفسر الخبراء ذلك إلى نفاذ مخزون السلع الوسيطة المستوردة والضرورة لتشغيل القطاع بعد تراجع وارداتها بسبب الصدمة النفطية لعام 1986 حيث قدر المخزون الاستراتيجي آنذاك بثلاث سنوات.

شكل رقم (2. 1): مساهمة قطاع الصناعة العام للجزائر في القيمة المضافة للناتج المحلي الخام (%) بين 1989-2000.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات المركز الوطني للإحصاء (ONS) والحسابات الاقتصادية للفترة 1962-2011

إن تطبيق قواعد السوق الحر ومتطلبات الإنفتاح كرس التوجه نحو خوصصة المؤسسات العمومية الاقتصادية سيما في قطاع الصناعة وفتح المجال أمام الاستثمار الخاص المحلي والأجنبي وهو ما جاء به قانون المالية لعام 1994 والذي سمح باكتتاب القطاع الخاص في رأس مال الشركات العمومية الاقتصادية (EPE)¹، وفي عام 1995 تم التوقيع على اتفاقية مع الشركاء الاجتماعيين تؤسس لنظام الخوصصة المتدرجة (التدرجية) بداية بالمؤسسات المحلية، هذه الخطوات لم تكن سوى تنفيذًا لإملاءات خبراء صندوق النقد الدولي.

¹ الأمر رقم 95-22 الصادر في 26 أوت 1995 المتعلق بخوصصة المؤسسات العمومية، الجريدة الرسمية رقم 48، الصادرة في 03 سبتمبر 1995.

في أوت 2001 جاء الأمر 01-04 ليعرف الخوصصة بأنها¹: "كل صفقة تتجسد في نقل الملكية إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين للقانون الخاص من المؤسسات العمومية"، ليحدد بذلك الإطار العام لخوصصة المؤسسات العمومية في الجزائر، كما قدمت الجزائر تعهدات للشركاء الأوربيين بخوصصة زهاء 700 مؤسسة عمومية بمناسبة التوقيع على اتفاقية الشراكة الجزائرية الأوربية سنة 2002 لتنطلق حملة بيع المؤسسات العمومية سنة 2003 وفق صيغ عدة. وتتعلق أهداف الخوصصة ظاهريا في تحقيق الكفاءة والفعالية وتحسين طرق التسيير من خلال الاعتماد على القطاع الخاص وتخفيف الأعباء المتزايدة على الموازنة العامة التي أنفقت أموالا طائلة على برامج التطهير وإعادة الهيكلة دون الوصول لنتائج مرضية، غير أن المؤسسات المالية الدولية والدائنين لم يكن يهمهم في واقع الأمر تحقيق الأهداف السابقة بقدر ما كان تركيزهم منصبا على إعادة هيكلة الاقتصاد الجزائري بما يضمن لهم توفير عائدات تمكن الحكومة من دفع مستحقاتهم من أصل الدين والخدمات المترتبة عليه، خاصة إذا علمنا أن الجزائر كانت مرتبطة بنادي باريس ولندن بنسبة كبيرة من إجمالي ديونها.

جدول رقم (2. 6): مساهمة القطاع الصناعي الخاص الجزائري في القيمة المضافة (%) للفترة 1989-2000.

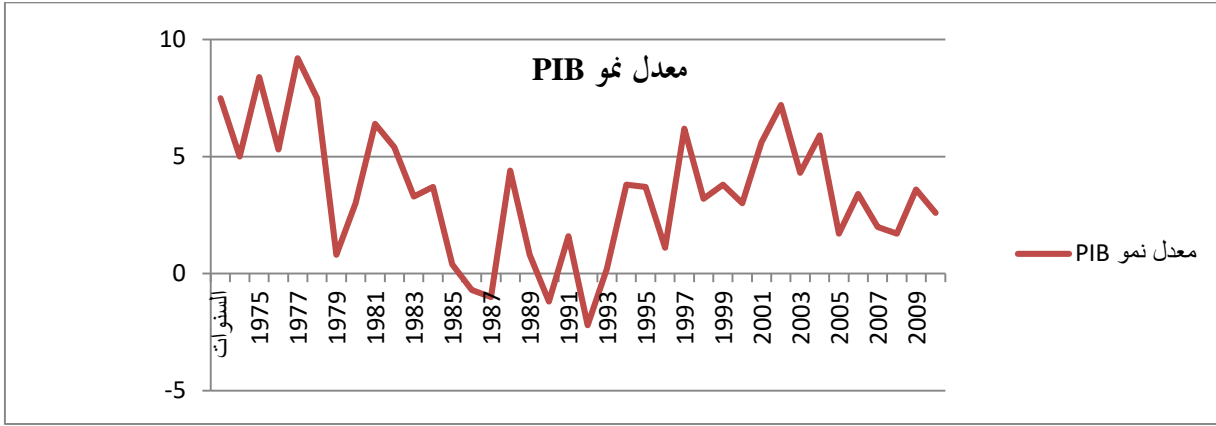
2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	
78,8	78	74,8	73,6	72,1	66,9	65	65,3	62	63,8	60,6	59,5	القطاع الخاص/الناتج الاجمالي الخام خارج المحروقات
5,1	4,7	4,3	3,7	3	3	3,2	3,1	3,7	5,3	5,3	5	القطاع الصناعي الخاص/الناتج الاجمالي الخام خارج المحروقات

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات المركز الوطني للإحصاء (ONS) والحسابات الاقتصادية للفترة 1962-2011

من خلال تحليل بيانات الجدول رقم (2. 6) يلاحظ ضعف مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الخام والتي لم تتعدى في أحسن الأحوال 5,3% على مدار عشرية كاملة تغطي فترة الإصلاحات التي صاحبت برامج التعديل الهيكلي، فبالرغم من تزايد مساهمة القطاع الخاص بصفة عامة في الناتج المحلي الإجمالي حيث تخطت حاجز 75% خارج قطاع المحروقات إلا أن هذه النسب تبقى محتشمة في مجال الصناعة مقارنة بقطاع التجارة والخدمات وحتى الزراعة، حيث شهدت هذه الفترة تفكيكا شبه كلي للمؤسسات العمومية التي احتكرت ولوقت طويل الصناعة الجزائرية وفشل سياسة الإصلاح والخوصصة في تعويض الإنتاج الوطني خاصة في قطاعات النسيج والإلكترونيك والصناعات التحويلية مع تحسن طفيف للصناعة الغذائية التي استفادت من خصوصيات السوق المحلي والطابع الاستهلاكي السائد إلى جانب بعض الصناعات التحويلية ذات الأثر المحدود.

¹ الأمر رقم 01-04 الصادر في 20 أوت 2001 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية تسييرها وخصصتها، الجريدة الرسمية رقم 47، الصادرة في 22 أوت 2001.

شكل رقم (2. 2): نمو الناتج المحلي الإجمالي للجزائر (%) في الفترة 1971-2010.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات المركز الوطني للإحصاء (ONS) والحسابات الاقتصادية للفترة 1962-2011

بصفة عامة يمكن تتبع وقراءة الآثار المترتبة على الإصلاحات الاقتصادية المطبقة في الجزائر بداية من عام 1989 حتى 1998 برعاية صندوق النقد الدولي والبنك الدولي على الناتج المحلي الخام للبلد من خلال الشكل البياني رقم (2). أعلاه، حيث نلاحظ أن نمو الناتج المحلي الخام شهد مستويات مقبولة حتى عام 1978 أين استقر فوق معدل 6% نتيجة ارتفاع سعر البترول في السوق الدولي، غير أن هذه الوضعية انقلبت رأساً على عقب بعدها ويسجل مستويات سالبة بداية من سنة 1985، واستمرت الوضعية المتذبذبة هذه مع تطبيق برامج الإصلاح والشروط القاسية التي رهنت معدلات النمو، ورغم التحسن الملاحظ بداية من عام 1998 إلا أنه لم يرق للتطلعات ولا يعكس تحسن الوضعية القطاعية والإنتاجية للبلد وإنما يعزى ذلك لتحسن أسعار النفط ما يؤكد على الطابع الريعي للاقتصاد الجزائري الذي يغطي على ضعف باقي القطاعات وعلى رأسها القطاع الصناعي.

لم تنجح الإصلاحات الهيكلية المفروضة على الجزائر لعقد من الزمن في تحقيق التوازنات الكلية والجزئية للاقتصاد الوطني، هذا الأخير شهد تراجعاً في معدلات النمو وارتفاعاً في عجز الميزانية العامة والمعدلات التضخم وتفاقم عجز ميزان المدفوعات والمديونية الخارجية مع تدهور للحالة الاجتماعية الموسومة بزيادة نسب البطالة والفقر، حيث لم تفلح برامج التثبيت الاقتصادي وسياسة التعديل الهيكلي في إضفاء الاستقرار من الناحية الجزئية لمختلف قطاعات النشاط مما أدى إلى تقليص دور القطاع العام دون إحلال للقطاع الخاص الفتي¹.

المطلب الثالث: مرحلة ما بعد الإصلاحات 1999-2022.

مع بداية الألفية الثالثة دخل الاقتصاد الجزائري مرحلة جديدة اتسمت عموماً بتحقيق نوع من التوازنات الكلية المالية والنقدية وتحسنت معها المؤشرات الاقتصادية بداية الألفية الثالثة ليسجل الناتج الإجمالي الخام نمواً قدره 4,5% سنة 1999 ثم 6,2% سنة 2000، وانخفض التضخم إلى 1% عام 2001 رافقها ارتفاع في عائدات النفط

¹ مدني بن شهرة، مرجع سابق، ص: 160.

المدعومة بتحسين الأسعار في الأسواق الدولية ويرتفع احتياطي الصرف من العملات الأجنبية إلى 12 مليار دولار أمريكي في نفس السنة مع تسجيل تراجع للمديونية الخارجية، هذه الوضعية غير المسبوقة للاقتصاد الجزائري سمحت بتبني سياسة توسعية يحركها الاستثمار العمومي في شكل برامج استثمارية متوسطة وطويلة الأجل، وبهذا عادت الجزائر إلى الاقتصاد الموجه من بوابة البرامج والمخططات التنموية، وقد استهلكت البرامج الثلاثة معا ما يفوق 32.110 مليار دينار أي ما يعادل 432 مليار دولار أمريكي كمخصصات مالية من الميزانية العامة، يضاف إليها 280 مليار دولار أمريكي خصصت للبرنامج الخماسي (2015-2019)¹ والذي لم يكتب له النجاح بسبب الصدمة البترولية لعام 2014 لتشهد الجزائر سيناريو مماثل لأزمة 1986 وتتعلل معها مشاريع التنمية المحلية، حيث كان لانخفاض سعر النفط حوالي 50% لمستوى أقل من 50 دولار أمريكي للبرميل وقعا على الإيرادات بنفس النسبة (33 مليار دولار سنة 2015 مقابل 59 مليار دولار أمريكي سنة 2014) وظهرت تشوهات على مستوى المالية العامة والحسابات الخارجية والسيولة المصرفية*.

في الفترة الممتدة بين 2001-2015 عرف الناتج المحلي الإجمالي (PIB) استقرارا نسبيا في معدلات النمو تجاوزت بقليل 3% والمدعومة أساسا بارتفاع قياسي في مستويات الاستثمار العمومي والتي ساهمت بقدر كبير في دعم قطاعات مختلفة وعلى رأسها قطاع البناء والأشغال العمومية والري (BTPH) والذي حقق معدلات نمو تقدر بـ: 8,2% في الفترة 2005-2015²، من جانبه حقق القطاع الزراعي نموا معتبرا عند معدل 6,5% في نفس الفترة، أما قطاع النقل والتجارة فكان نموه عن مستوى 7,8% بفضل ارتفاع مستوى الواردات من مختلف السلع الاستهلاكية جراء سياسة الانفتاح على الأسواق الخارجية، بالنسبة لقطاع الخدمات فقد تم تسجيل معدل نمو قدره 4,4% دائما لنفس الفترة مقابل 6,5% لقطاع المحروقات. ومرد هذا النمو أساسا إلى المخصصات المالية الضخمة لتمويل مختلف البرامج التنموية التي يوضحها الجدول الموالي، وبلغت قيمة هذه البرامج المسجلة بين عامي 2001 و2019 ما يفوق 52 ألف مليار دينار مستفيدة من البحوث المالية التي عرفتها الجزائر آنذاك.

تميزت الفترة بين 2001-2015 بالعودة إلى اتباع سياسة توسعية من خلال مخططات تنموية ممولة من طرف الميزانية العامة للدولة، حيث قاربت النفقات العامة 7.000 مليار دينار سنة 2014 شكلت 64,2% نفقات خاصة بالتسيير والباقي موجه لميزانية التجهيز، هذه الوضعية سرعان ما سببت عجزا للميزانية العامة بداية من سنة 2009 ولجأت الحكومة عندها لصندوق ضبط الإيرادات لتغطية عجزها، وتشير الأرقام أن وثيرة تطور النفقات فاق بكثير تطور

¹ وافية تيجاني، واقع وتحديات الاقتصاد الجزائري دراسة تحليلية، مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية للطاقت المتجددة، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، المجلد 8، العدد 2، 2021، ص: 85-108.

* للإطلاع أكثر يرجى مراجعة مداخلة محافظ بنك الجزائر في مجلس الأمة حول: التطورات المالية والنقدية لسنة 2015 وتوجهات سنة 2016 في ظل استمرار الصدمة النفطية، أبريل 2017.

² Banque Africaine De Développement (ORNA), Algérie, document de stratégie 2016-2018, Octobre 2016, P : 2.

إيرادات الدولة القائمة على الجباية البترولية التي انتقلت من 2.268 مليار دينار سنة 2005 إلى 3.390 مليار دينار سنة 2014 و 2.375 مليار دينار سنة 2015، غير أن هذا الرقم لم يكن ليغطي سوى 51% من النفقات الجارية خلال 2015 و 76% سنة 2014 بعدما كان يغطي 182% سنة 2005 ما نتج عنه عجزا مزمنيا في رصيد الموازنة العامة وصل 18,5% من الناتج المحلي الإجمالي (PIB) سنة 2014 و 20% سنة 2015. والجدول الموالي يوضح قيمة البرامج الاستثمارية التي مولتها الميزانية العامة للدولة في الفترة 2001-2019، وعبر أربع مخططات خماسية استهلكت ما يقارب 53 ألف مليار دينار جزائري أي ما يعادل 713 مليار دولار أمريكي، حيث نلاحظ تزايدا كبيرا في قيمة هذه المخصصات مع تعاقب السنوات والبرامج.

جدول رقم (2. 7): برامج التنمية للألفية الثالثة في الجزائر.

البرنامج	الفترة	المخصصات المالية (مليار دينار)	المخصصات المالية (مليار دولار)
برنامج الإنعاش الاقتصادي	2004-2001	1.216	17
البرنامج التكميلي لدعم النمو	2009-2005	9.680	130
برنامج توطيد النمو الاقتصادي	2014-2010	21.214	286
البرنامج الخماسي	2019-2015	20.680	280
المجموع		52.790	713

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على التقارير السنوية حول التطور الاقتصادي للجزائر بين 2001-2019، البنك المركزي.

لم تتمكن هذه الجهود والأموال المستثمرة من تعديل الإختلالات الهيكلية للاقتصاد الجزائري رغم نجاحها في تحقيق التوازنات الكلية التي خدمت أكثر الشركاء الاقتصاديين للجزائر ودائيتها الذين استأثروا بثروات البلد عبر تحرير التجارة وزيادة الواردات والظفر بحصة كبيرة من الصفقات العمومية في إطار سياسة الانفتاح والشراكة، وقد ساهم الفساد وسوء التسيير وضعف أجهزة الرقابة أمام الجهاز التنفيذي إلى هدر جزء كبير من المدخرات (حوالي تريليون دولار أمريكي) وفوت الفرصة على الجزائر لبناء اقتصاد حقيقي قوي قادر على المنافسة بعيدا عن الربيع النفطية الذي تحول لنقمة على الاقتصاد المحلي وأصابه بالمرض الهولندي وأعاق تطور النسيج الصناعي والزراعي وكرس الفساد والتبعية، وجاءت الصدمة النفطية لعام 2014 لتؤكد هذا الطرح بعد أن أعادت الاقتصاد الوطني 30 سنة للوراء في نسخة طبق الأصل لأزمة 1986 التي أدخلت الاقتصاد الوطني غرفة الإنعاش وثبطت النمو لأكثر من عشرية كاملة، وكذلك الحال اليوم على أبواب العام العاشر واقتصادنا يعاني الركود وتراجع المؤشرات في ظل تحولات دولية وإقليمية صعبة. ويمكننا استعراض الوضعية العامة للاقتصاد الجزائري بُعيد الصدمة النفطية لعام 2014 في النقاط التالية:

- استنزاف حاد لصندوق ضبط الموارد ويسجل 740 مليار دينار نهاية جوان 2016 مقابل 2.072 مليار دينار نهاية 2015 و4.408 مليار دينار نهاية 2014 وتآكل احتياطي الصرف بـ: 34,81 مليار دولار أمريكي خلال سنتين فقط (2014 و2015)¹؛
- تسجيل عجز في الميزان التجاري كسابقة منذ 1995 بمبلغ 16,6 مليار دولار أمريكي عام 2015، كما سجل ميزان المدفوعات عجزا بلغ 27,54 مليار دولار أمريكي في نفس السنة²؛
- ارتفاع قياسي في عجز الموازنة العامة قدر بـ: 3.186 مليار دينار عام 2014 و2.553 مليار دينار عام 2015 واستمرار العجز للسنوات الموالية، حيث نلاحظ تراجع هذا العجز خاصة سنتي 2021 و2022 نتيجة السياسة التقشفية والضغط على النفقات والقيود المفروضة على التجارة الخارجية التي اتبعتها الحكومة كما يوضحه الجدول الموالي؛

جدول رقم (2. 8): رصيد الميزانية في الجزائر خلال الفترة 2014-2022 (مليار دينار).

السنة	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
رصيد الميزانية (مليار دينار)	-3.186	-2.553	-2.343	-1.235	-975	-1.139	-1.262	-840	-193
نسبة العجز إلى إجمالي الناتج الداخلي (%)	7,3	15,4	13,5	6,6	4,8	5,6	6,7	3,8	0,8

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على التقارير السنوية لبنك الجزائر للفترة 2014-2022.

- هذه الوضعية الجديدة حتمت على الجزائر التوجه إلى إصلاح الإصلاحات السابقة والبحث عن حلول مستعجلة جسدها "النموذج الجديد للنمو الاقتصادي 2016-2019"³، وتستهدف الخطة تحقيق ما يلي:
- تخفيف تبعية الاقتصاد المحلي للنفط وتقلبات أسعاره في الأسواق الدولية وتحسين الإيرادات من الجباية العادية غير النفطية؛
 - تنويع الاقتصاد المحلي ومصادر الدخل من خلال تحول هيكل جذري ودعم القطاعات المنتجة للثروة وعلى رأسها الزراعة، الصناعة، الطاقات المتجددة، السياحة والاتصالات؛
 - مساهمة جميع الأطراف والمتعاملين الاقتصاديين في وضع وتنفيذ النموذج خاصة قطاع الأعمال والمجتمع المدني؛

¹ وزارة المالية الجزائرية، مذكرة عرض مشروع قانون المالية لسنة 2017 وتقديرات 2018-2019، ص: 04.

² وافي ناجم، جلالية عبد الجليل، نموذج النمو الاقتصادي الجديد مسعى لتنويع مصادر النمو الاقتصادي في الجزائر، مجلة الحوار الفكري، جامعة أحمد دراية، أدرار، مجلد 15، عدد 2، 2022، ص: 01-18.

* تم مناقشة نموذج النمو الاقتصادي الجديد باقتراح من السلطات الحكومية في جوان 2016 بمناسبة اجتماع الثلاثية، يهدف النموذج إلى وضع استراتيجية جديدة لتحقيق التنويع الاقتصادي بحلول آفاق 2030، وصادق عليه مجلس الوزراء بتاريخ 26 جويلية 2016.

○ الحفاظ على اليسر المالي وتجنب المديونية الخارجية من خلال تقليص الواردات وتطوير الصادرات خارج المحروقات، دعم إنشاء المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، إصلاح المنظومة البنكية والمصرفية وسوق رؤوس الأموال.

تجدر الإشارة أن السياسات المالية والنقدية لا يمكنها حل الاختلالات الهيكلية للاقتصاد الوطني، وإنما يكمن الحل الحقيقي والدائم في بناء اقتصاد حقيقي منتج بالموازاة مع السياسة المالية والنقدية التي من شأنها دعم ومرافقة الوحدات الإنتاجية التي تخلق الثروة في البلد بدلا من التركيز على العائدات النفطية، بما يمنح استقلالية ومرونة للاقتصاد المحلي للتكيف مع الأزمات والاندماج في فلك الاقتصاد الدولي والإقليمي، وبالرجوع إلى الهيكل الإنتاجي للاقتصاد الجزائري في الفترة السابقة (2015-2022) نجده ذو طبيعة هشّة تنطبق عليه مواصفات الاقتصاد المتخلف بعيدا عن الآمال والأهداف والأموال التي تم رصدتها خلال عقود من الزمن، باعتباره ذو طابع ريعي حيث لا تزال المحروقات تشكل 98% من الصادرات وتمول الجباية البترولية أزيد من 60% من الميزانية العامة للدولة، و45% من الناتج المحلي الخام (GDP).

من الواضح أن الجهود المبذولة طيلة ستة عقود لم تفلح في تغيير هيكل الاقتصاد الجزائري وتنويع مصادره وتبقيه ورشة مفتوحة على مختلف المبادرات ومحاولات الإصلاح بتكلفة مالية واجتماعية متصاعدة، هذه الإخفاقات جعلت من الاقتصاد الوطني رهين تقلبات أسعار النفط والأزمات المتعاقبة ولعل آخرها الأزمة الصحية العالمية (كوفيد-19) التي عمقت من الصدمة النفطية لعام 2014، تبعها تحاوي في أسعار خام برنت ولأول مرة في التاريخ لمعدلات سلبية عام 2020 وتستمر الأسعار عند مستويات متدنية عام 2021، فبعد تسجيل الاقتصاد الجزائري تباطؤا للعام الخامس على التوالي في مختلف القطاعات وعلى رأسها الهيدروكربونات والقطاع الصناعي بمعدلات تفوق 5% جاءت الأزمة الصحية لتعمق الوضعية الهشّة بمزيد من التداعيات التي أدت إلى مزيد من الضغوط والتحديات، ما يستدعي تسريع وثيرة الإصلاحات الهادفة إلى زيادة مستويات مساهمة القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي وجذب من الاستثمارات الداعمة للتنويع الاقتصادي وتعزيز تنافسية الوحدات الإنتاجية¹.

المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية في الجزائر رهينة لتقلبات أسعار النفط والاستثمار العمومي.

لم يختلف واقع الاقتصاد الجزائري في ظل اقتصاد السوق عن سابقه في عهد الاقتصاد الموجه على الأقل من ناحية الأداء والتوازنات الكلية، إذ لم تنجح النقلة إلى اقتصاد السوق بداية تسعينيات القرن الماضي من نحو طابعه الريعي وتنويع مصادره وتقوية نسيجه لخلق التوازنات الجزئية والكلية المطلوبة لمواجهة الصدمات والأزمات الخارجية، كما يرى كثير من المحللين أن الجزائر لم تتمكن من المحافظة على المكاسب الاجتماعية المحققة في ظل الاقتصاد الاشتراكي والتي اندثرت تحت وطأة التغيير والانفتاح وسياسات التعديل المفروضة من قبل المؤسسات المالية الدولية والمطبقة منذ 90 القرن الماضي.

¹ صندوق النقد العربي، تقرير آفاق الاقتصاد العربي، الإصدار رقم 13، أبريل 2021، ص: 27.

ونشير هنا أن تغيير النهج الاقتصادي المعتمد في الجزائر كان ظاهريا فقط حيث لم تختلف الآليات المطبقة كثيرا زمن اقتصاد السوق والتوجه الليبرالي، فالملاحظ أن الاقتصاد الجزائري يزداد ارتباطه وتبعيته لقطاع المحروقات كما أن الدولة استمرت في الاعتماد المفرط على البرامج والمخططات التنموية الممولة كليا من طرف الميزانية العامة في شكل مبسط للاقتصاد الريعي الذي يجمع الموارد ويعيد إنفاقها بعيدا عن مبادئ الاستثمار الحقيقي والبناء الهيكلي الفعال.

المطلب الأول: أثر الاقتصاد الريعي على جهود التنمية الاقتصادية في الجزائر.

يرتبط تحقيق أهداف البرامج التنموية في الجزائر أساسا بالموارد النفطية غير المستقرة نتيجة هيمنة قطاع المحروقات على 60% من إيرادات الموازنة العامة، 40% من الناتج الداخلي الخام و98% من إجمالي الصادرات، هذه الارتباط يلخص الطابع الريعي الأحادي النشاط والموارد للاقتصاد الوطني ويضعف هشاشة بنيته ويهدد توازناته الكلية كلما اهتزت أسعار النفط في الأسواق الدولية، كما يكرس وضعية من الاختلالات الهيكلية المزمنة التي تعيق عملية النشاط الاقتصادي وتحقيق التنمية المحلية، وتجدر الإشارة أن الاقتصاد الريعي لا يرتبط بفكر اقتصادي معين إلا أنه شائع في الاقتصاديات الاشتراكية مقارنة بنظيراتها الرأسمالية بالرغم من اتفاق جميع المدارس الاقتصادية الاشتراكية والرأسمالية على انتقاد ظاهرة الريع باعتبارها مناهضة لأسلوب الإنتاج ومدمرة للجهد والعمل، والاقتصاد الريعي يخلف تشوهات واختلالات تمس الهيكل والتركيبية القطاعية وأوزانها في الاقتصاد، وهذا ما ينطبق على حالة الجزائر التي تعتمد بنسبة عالية على قطاع المحروقات حيث تشكل¹:

- أهم مورد للميزانية العامة للدولة؛
- المصدر الوحيد (تقريبا) لتكوين احتياطات الدولة من العملات الأجنبية؛
- أكبر مساهم في الناتج المحلي الخام بنسبة تصل 40%.

أولا: مفهوم الاقتصاد الريعي.

كان الفكر الرأسمالي الكلاسيكي ينظر للريع بأنه ذلك الجزء من الدخل الذي لا يقابله جهد أو عمل عكس الأجر المحصل عن جهد مبذول للعامل أو الفائدة المدفوعة لصاحب رأس المال نظير تأجيل الاستهلاك الحاضر أو الأرباح المحصلة نظير الاستثمار وتحمل مخاطر المشروع، واعتبر الفكر الاشتراكي الريع المطلق نوع الإقطاعية المرفوضة بينما اعترف بالريع التفاضلي الناجم عن الفروقات الطبيعية في خصوبة الأراضي التي تؤثر على الإنتاجية. والاقتصاد الريعي يقصد به تركيز النشاط الاقتصادي على قطاع أو فروع معينة كونها تدر أرباحا دون نشاط إنتاجي حقيقي مقرون بجهد وابتكار وينعكس سلبا على باقي القطاعات ويجعل الاقتصاد المحلي رهينا لتقلبات خارجية ومستقبلية يصعب التنبؤ والتحكم

¹ ياسين بوعبدلي، البدائل التنموية للاقتصاد الجزائري خارج قطاع المحروقات (الطاقات المتجددة بديلا)، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة الجزائر، 2017-2018، ص: 76.

فيها، وبالتالي فإن الاقتصاد الريعي يعتمد في تكوين ثروته على جزء محدود من المجتمع أو قطاع معين بينما يشارك باقي الأفراد والقطاعات في اقتسام هذه الثروة¹، والريع لا يقتصر بنفس الثروة (الثروة النفطية في الدول العربية) أو نشاط محدد فنجد الريع البترولي، ريع المعادن، ريع السياحة، ريع الممرات وخطوط النقل الحيوية، وغيرها من الثروات والهبات الطبيعية.

يترك الاقتصاد الريعي إفرزات سلبية على مجمل القطاعات الأخرى وتتخذ هذه التأثيرات مسارات متعددة تقوض قيم العمل والجهد والمبادرة والابتكار، وتغير سلوكيات الأفراد والجماعات شعبا وحكومة وتصبح الاستفادة من الريع هدفا للجميع فيصورة كاملة لتفشي المرض الهولندي، والنتيجة بالتأكيد إضعاف للاقتصاد الوطني عبر تهميش القطاعات الإنتاجية والقطاع الخاص بما يعد إضعافا لتنافسية القطاعات الداخلية مقابل القطاعات الأجنبية وقضاء على الصادرات خارج القطاع الريعي وكل ذلك يولد اختلالات هيكلية مزمنة* يصعب معالجتها وتقومها في ظل غياب نظام الحوافز الذي يحرك الابتكار والإبداع ويقوي روح المبادرة².

ثانيا: آثار النظام الريعي على القطاع الخاص.

كما أشرنا إليه سلفا فإن تفشي النظام الريعي في الجزائر أدى إلى خنق النشاطات الإنتاجية وفشل شامل للمنظومة الاقتصادية وانتشار السلوك الريعي بين قوى المجتمع وشرائحه الاجتماعية ووحداته الإنتاجية التي قتلت مقومات العمل والإنتاج وروح الإبداع والابتكار، كما أن ارتباط النموذج التنموي بالإفناق العام الممول كليا من ميزانية الدولة خلف قطاعا خاصا ضعيفا انتهازيا يغرف من الريع دون المشاركة في خلق الثروة، فالريع البترولي خلق نوعا من الاستقلالية للدولة وأجهزتها المركزية عن الوحدات الاقتصادية وصارت لا تحتاج لما تنتجه من ثروة طالما تمتلك الموارد الكافية لتنفيذ سياساتها وبرامجها.

إن فكرة اقتسام الريع التي نشأ عليها القطاع الخاص كلفت الجزائر ثمنا باهظا بجيادها عن دورها التنظيمي والتوجيهي وغرقها في برامج لا تكاد تخرج عن إعادة توزيع للثروة الريعية دون الاهتمام بالإنتاج والثروة، ولم تتمكن من خلق ذاك القطاع الخاص القادر على المنافسة والمساهمة في توليد القيمة المضافة رغم التسهيلات والدعم المقدم له، وهذا هو أكبر فسخ وقعت فيه الدولة الجزائرية على مرتين، أولا بتهميشها للقطاع الخاص في الحقبة الاشتراكية وثانيها محاولة بناء القطاع الخاص على الريع البترولي وإشراكه في اقتسام الغلة التي لم ينتج منها شيئا يذكر في مرحلة ادعت فيها تبني آليات السوق الحر القائم على نشاط القطاع الخاص، بينما أثبت الواقع أن الجزائر انتقلت من نظام اشتراكي مغلق إلى نظام

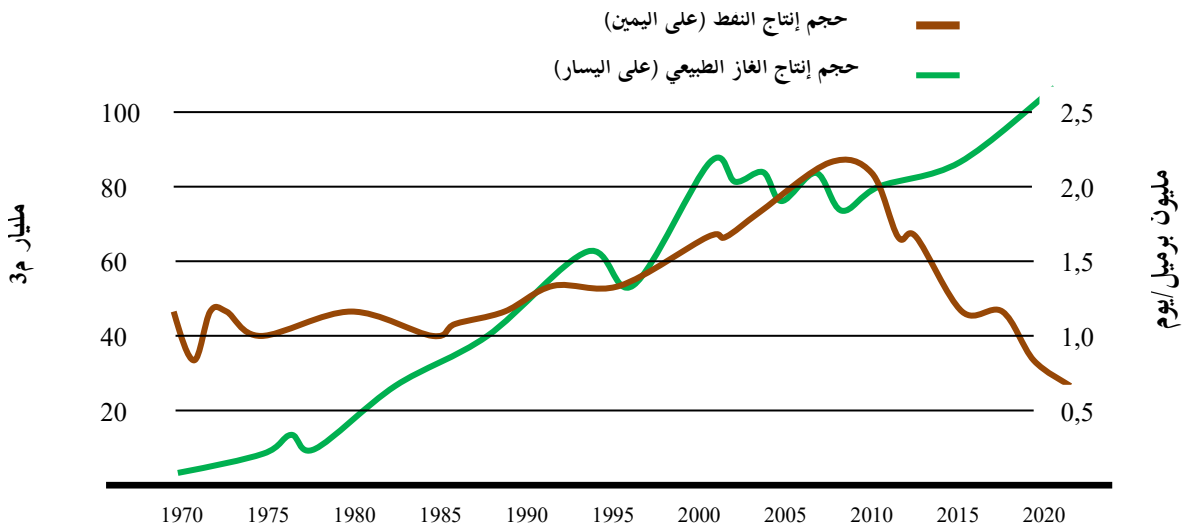
¹ Hazem Beblawi, *The Rentier State in the Arab World*, Arab Studies Quarterly, Vol. 9, No. 4, 1987, PP: 383-398.

* الاختلالات الهيكلية: يقصد بها عدم التوازن في الأوزان النسبية ومساهمة القطاعات الإنتاجية المشكلة لهيكل الاقتصاد خلال فترة زمنية طويلة نسبيا.

² بن زراع حياة، التشكيلة الاقتصادية الاجتماعية الجزائرية في مواجهة الريع، رؤية منهجية حول ضعف القطاع الخاص، ط1، جامعة الشاذلي بن جديد الطارف، الجزائر، 2021، ص ص: 304-305.

توزيع للربيع أكثر انفتاحا وإشراكا لمختلف التشكيلات الاجتماعية والاقتصادية وعلى رأسها القطاع الخاص الانتهازي، ويبقى الاقتصاد الوطني بعيدا عن نظام الإنتاج الرأسمالي الخلاق للقيمة المضافة تمهيدا لتجديد النظام الريعي عبر خطط وبرامج جديدة يقنسم فيها مختلف الشركاء بما فيهم القطاع الخاص الغلة دونما جهد ولا مخاطرة، في أسلوب جديد قديم لتوزيع الربيع من غير خلق للثروة.

شكل رقم (2. 3): تطور إنتاج النفط والغاز في الجزائر 1970-2020.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على (Gonzalo Escribano)، و(BP statistical review)

في الرسم البياني رقم (1. 3) أعلاه، يتضح لنا التطور الكبير في إنتاج الغاز الطبيعي منذ 70 القرن الماضي ويبلغ أقصى مستوياته بين 2002 و2005 ويتخطى حاجز 88 مليار متر مكعب ليغرف بعده تذبذبا حتى سنة 2015 ويستعيد المنحنى التصاعدي بعد التعديلات الأخيرة على قانون المحروقات لسنة 2016 وتتغز الطاقاة الإنتاجية متجاوزة 100 مليار متر مكعب سنة 2020، كما تشير التوقعات إلى بلوغه 135 مليار متر مكعب بحلول 2035¹، بالرغم من هذا التطور فإن الصادرات الجزائرية من الغاز الطبيعي تعرف انحسارا متزايدا بسبب تزايد الطلب الداخلي على الغاز الطبيعي في العقدين الأخيرين وارتفاع نسبة الإستهلاك الداخلي وقد بلغت 40 مليار متر مكعب سنة 2020 بعدما كانت قد سجلت 43 مليار متر مكعب سنة 2019 و51 مليار متر مكعب سنة 2018². بالنسبة للنفط؛ فقدرات الإنتاج تبقى محدودة نسبيا مع نضوب أهم الحقول وتباطؤ معدلات الاستكشاف والبحث في الصحراء الجزائرية، ويمكننا ملاحظة تطورا نسبيا لإنتاج حتى سنة 2008 أين سجل منحنى الإنتاج مستويات قياسية فوق 2 مليون برميل يوميا، ثم شهد تراجعا متواصلا لعقدين من الزمن وينخفض تحت معدل 1 مليون برميل يوميا بداية من العام 2018 ويتراجع معه

¹ Gonzalo Escribano, **The impact of low oil prices on Algeria**, Center on Global Energy Policy, Colombia University, New York U.S.A, October 2016, P: 15.

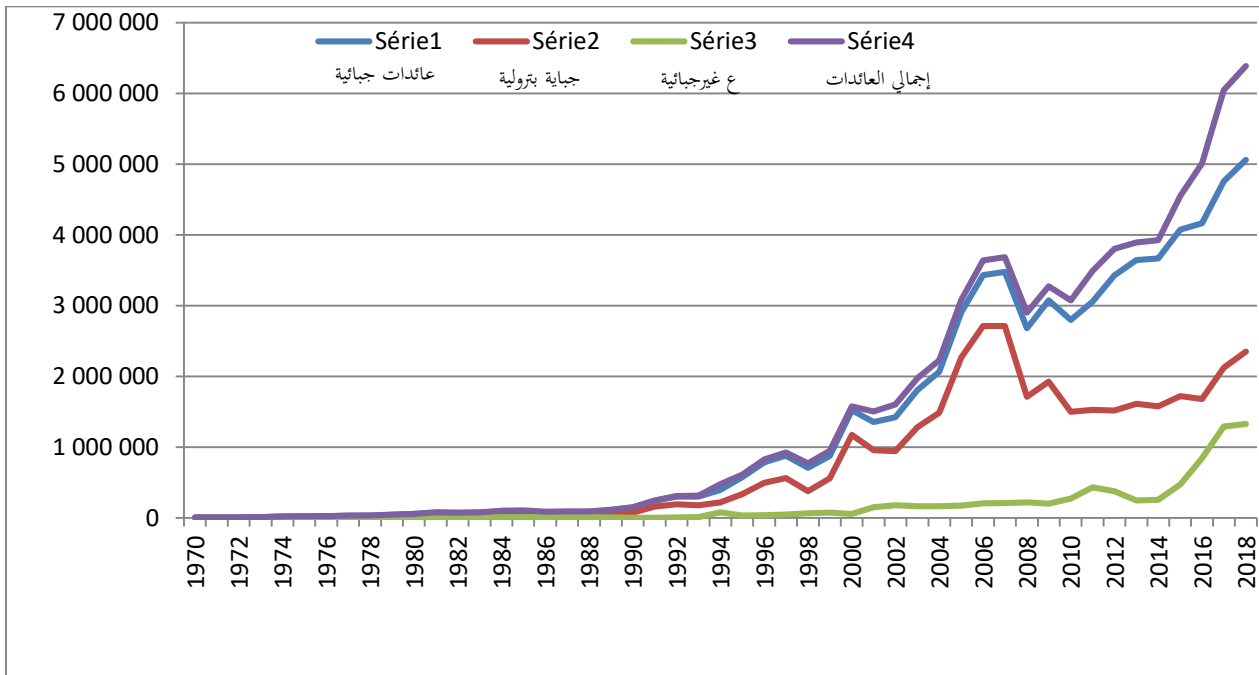
² منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط أوابك، التقرير الإحصائي السنوي، 2021، الكويت، ص: 52.

حجم الصادرات، ولم تعد الجزائر قادرة على تغطية حصتها من السوق ضمن اتفاقية أوبك وقدرت نسبة العجز هذا سنة 2020 بحوالي 335 ألف برميل يوميا¹.

ثالثا: دور قطاع النفط في تمويل البرامج التنموية المتعاقبة في الجزائر.

تعد الجزائر رابع أكبر منتج للنفط في إفريقيا وتحتل المرتبة 17 عالميا بقدرة إنتاج تصل 1,4 مليون برميل يوميا، كما تعتبر لاعبا مهما في سوق الغاز الدولي كثمان مصدر للغاز الطبيعي عالميا، واعتمدت الجزائر منذ استقلالها سياسة تنموية قائمة على المخططات والبرامج المتعددة السنوات واعتمدت في تمويلها على عائدات النفط والغاز، حيث شكلت الجباية البترولية وظلت أهم مورد للموازنة العامة والقسم الأكبر من الصادرات والضمان على الملاءة المالية وقدرة البلد على الوفاء بالتزاماته الخارجية، فمنذ قرارات تأميم القطاع النفطي بتاريخ 24 فيفري 1971 عكفت الجزائر ومؤسسة سوناطراك على تطوير قطاع النفط لدعم الاستقلال الاقتصادي وتمويل السياسة التنموية الداخلية²، هذه الوضعية أفرزت شعورا بالأمان لدى الحكومات المتعاقبة التي وجدت في الإيرادات النفطية الغطاء الكافي للبرامج والمشاريع دون الحاجة لموارد أخرى، وساهمت هذه الوضعية في تهميش باقي القطاعات وحدثت من دورها في النشاط الاقتصادي وعملية التنمية.

شكل رقم (2. 4): هيكل الإيرادات العامة في الجزائر (مليون دينار).



المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، حوصلة إحصائية حول المالية العمومية 1962-2020.

¹ المرجع السابق، ص: 50.

² فاتح حركاتي، نشأت الوكيل، دور قطاع المحروقات في التنمية الاقتصادية في الجزائر، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، جمهورية مصر العربية، مجلد32، عدد 2، 2018، ص ص: 421-451.

تحليل بيانات الشكل (2. 4) يعطينا صورة واضحة عن حجم مساهمة الجباية البترولية في هيكل الإيرادات العامة لموازنة الدولة التي تلجأ إليها الدولة لتمويل مختلف البرامج التنموية، ولتبسيط الصورة نشير إلى أن إجمالي الإيرادات (المنحنى البنفسجي) يأخذ منحى تصاعديا بشكل عام، وتشكل هذه الإيرادات أساسا من العائدات الجبائية (المنحنى الأزرق) المدعومة أساسا من طرف الجباية البترولية (المنحنى الأحمر) بنسبة عالية جدا مقارنة بالعائدات غير الجبائية (المنحنى الأخضر) والذي بقيت مساهمتها هامشية، لتسجل هذه الأخيرة انتعاشا ملحوظا آخر خمس سنوات بعد توجه السلطات نحو مصادر جديدة لتغطية التراجع المسجل في الجباية البترولية عقب انهيار أسعار النفط سنة 2014، ويمكننا من خلال الشكل البياني ملاحظة الأثر الكبير للجباية البترولية ضمن هيكل العائدات الجبائية بصفة خاصة وإجمالي العائدات بشكل عام.

وبهذا استأثر قطاع المحروقات على كامل الاهتمام واستقطب جهود الحكومات المتعاقبة التي ترى فيه وسيلتها وموردها الأساسي لتمويل خططها وبرامجها المسطرة، وتتحكم في ديناميكية مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي والتي أصبح سلوكها يتوقف على أداء القطاع النفطي الموجه خارجيا وفق تقلبات سعر خام النفط في الأسواق الدولية التي تحكمت في مستويات التنمية المحلية ولا تزال، هذا الارتباط الوثيق تجلّى أكثر فترة الأزمات والصدمات النفطية ولعل أبرزها الصدمة البترولية لعام 1986 التي ألقّت بظلالها على الاقتصاد الجزائري وأدخلته غرفة الإنعاش وتحول الجزائر مجبرة عن النموذج الاشتراكي، بعدها عادت صدمة 2014 لتقطع مسيرة من الوفرة واليسر المالي ويعود معها الاقتصاد الوطني وعملية التنمية إلى نقطة الصفر، ويسجل فترة ركود طويلة تزامنت واستمرار انخفاض أسعار النفط وجائحة كورونا التي زادت الوضعية سوءا، وهذه الفترة شهدت تآكل احتياطات الصرف الأجنبي وصندوق ضبط الإيرادات ولم تعد الخزينة العمومية قادرة على تغطية النفقات الضرورية مع استمرار هذه الحالة حتى بداية سنة 2022 التي استعاد فيها سعر النفط عافيته، ربما لنشهد حلقة جديدة لتجربة ماضية إذا لم نستوعب الدروس والناتج من الماضي القريب ولم نحسن استغلال مواردنا في المستقبل المنظور، على الأقل مع إمكانية استمرار فترة تعافي أسواق الطاقة تحت تأثير عوامل تقنية واقتصادية بحتة مع تعافي الاقتصاد العالمي والتوترات الدولية والإقليمية وعلى رأسها الحرب الروسية الأوكرانية، هذه الظروف الجيوسياسية سيكون لها بالتأكيد أثرا على أسواق الطاقة من النفط والغاز وتشكل متنفسا حقيقيا للاقتصاد الجزائري إن نحن عرفنا هذه المرة استغلال الوضعية وتثمين الموارد المتاحة.

من خلال بيانات الجدول (2. 9) يمكننا استعراض مدى مساهمة الجباية البترولية في قيمة العائدات الإجمالية خلال ستة عقود من الزمن في متوسطات مجمعة حسب البرامج التنموية المطبقة في الجزائر، حيث يتبين لنا التزايد المطرد للجباية البترولية في تمويل إيرادات الميزانية العامة في الجزائر والتي انتقلت من 13% بين سنوات 1963-1967 إلى 51% خلال المخططين الرابعيين الأول والثاني والمخطط الخماسي الأول أي في الفترة الممتدة بين 1971 و 1985، وهي الفترة التي عرفت تطورا كبيرا لأسعار النفط مع استكمال الجزائر إجراءات تأمين الثروات واستفادتها من الطفرة البترولية لعامي 1973 و 1979، بعد ذلك جاءت سنوات عجاف عقب الصدمة النفطية لعام 1986 والأثر الكبير الذي خلفته على حجم العائدات النفطية وتراجعها بنسبة تقارب 50% وتراجعت معها نسبة الجباية البترولية إلى

مستوى 28%، بعدها عادت النسب للتعافي من جديد مدفوعة بارتفاعات قياسية لأسعار النفط بداية من عام 2001 وتستقر معدلات الجباية النفطية عند مستوى 70% حتى سنة 2014 والتي عرفت انهيارا جديدا لأسواق النفط وتراجعت معها هذه النسب لمستويات خطيرة تحت معدلات 40% ما أثر بشكل كبير على المداخيل وديناميكية مختلف القطاعات والسياسات العامة للبلاد.

جدول رقم (2. 9): تطور الجباية البترولية في الجزائر كمتوسطات مجمعة تبعا للمخططات التنموية.

2015	2010	2005	1999	1990	1986	1980	1971	1968	1963	
2018	2014	2009	2004	1998	1989	1985	1979	1970	1967	
9.218.700	18.135.500	11.336.086	6.403.325	2.608.360	111.518	258.408	112.038	14.143	2.441	جباية بترولية (مليون دينار)
23012400	28.218.200	16.588.463	9.841.736	4.642.461	392.574	501.083	218.559	3.804	18.708	إجمالي الإيرادات (مليون دينار)
40	64,27	68,33	65,05	56,18	28,40	51,57	51,26	26,90	13,05	نسبة (%) الجباية البترولية إلى إجمالي الإيرادات

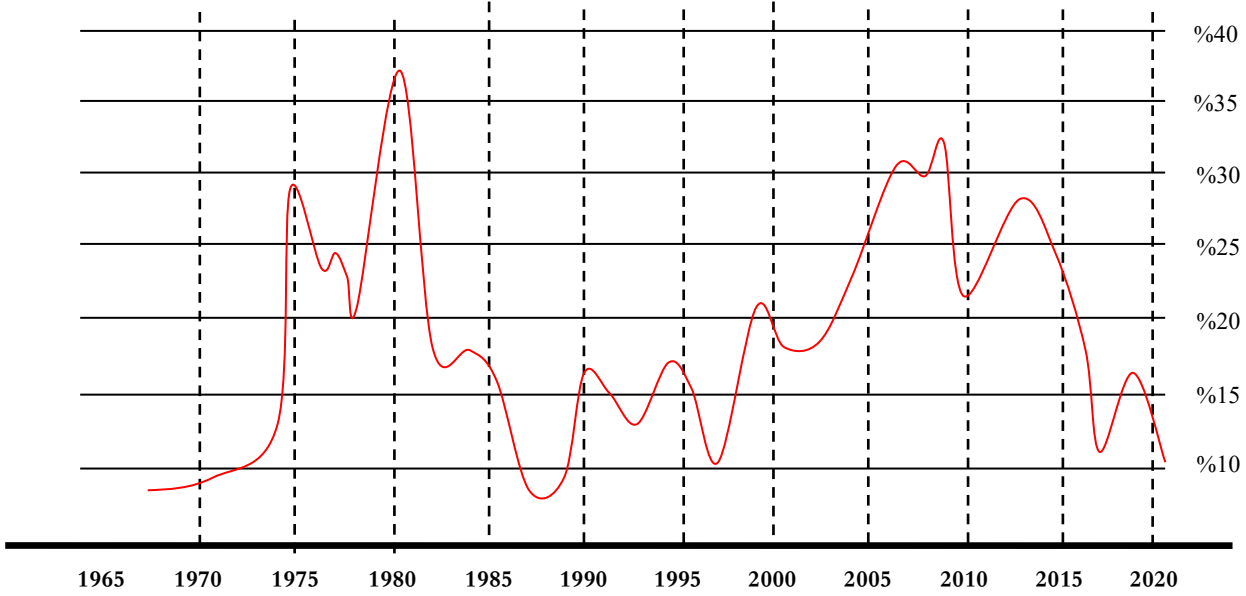
المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على التقارير السنوية لبنك الجزائر.

في الفترة الممتدة من سنة 2001 حتى 2008 سجلت خامات النفط انتعاشا قويا زادت معها مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي قبل أن تشهد تراجعا بين عامي 2009-2010 بسبب الأزمة المالية العالمية وما خلفته من ركود، وعادت بعدها أسواق الطاقة للتعافي مؤقتا بين 2011 و2014 ونعود بعد ذلك إلى نقطة البداية تقريبا عقب الأزمة النفطية لعام 2014 التي استمرت حتى 2021، ويعرف الاقتصاد الجزائري واحدة من أصعب مراحلها تزامنت والتحويلات السياسية والاجتماعية الداخلية والإقليمية، تلتها الوضعية الوبائية والإغلاق العام الذي زاد من متاعب الحكومة والفرد الجزائري قبل أن تستعيد الأسواق شيئا من عافيتها مؤقتا خلال 2022.

وتشير إحصائيات البنك الدولي إلى التذبذب الكبير في نسب مساهمة العائدات النفطية في الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد الجزائري والتي يوضحها المخطط البياني في الشكل (2. 5) الموالي، كما يبين أن المستويات العالية من هذه المساهمة ارتبطت بفترات الرخاء أين طبقت السلطات الحاكمة سياسات توسعية هائلة اعتمادا بطبيعة الحال على الصادرات النفطية المدعومة بأسعار مرتفعة في الأسواق الدولية عقب الحرب العربية الأولى والثانية أين سجل سعر البرميل من النفط مستويات قياسية وتخطت حاجز الـ50 دولار أمريكي عام 1973 والـ100 دولار أمريكي عام 1979، هذه الوضعية سرعان ما انقلبت إلى انخفاض حاد في سعر برميل النفط استمر لعقدين من الزمن تقريبا إلى نهاية القرن الماضي ترجمها تراجعا حادا في مساهمة قطاع المحروقات في الناتج المحلي الخام في مستويات بين 10 و 15% ورهنت

أهداف المخططين الخماسيين الأول والثاني وأجبرت الحكومة الجزائرية إلى اللجوء لمساعدة الهيئات المالية الدولية المشروطة بتطبيق إصلاحات هيكلية بهدف استعادة التوازنات الكلية.

شكل رقم (2. 5): نسبة عائدات النفط (%) إلى الناتج المحلي الإجمالي (GDP) في الجزائر.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PETR.RT.ZS?contextual=default&end=2020&locations=DZ&start=1970&view=chart> (تاريخ المشاهدة: 13 جوان 2022، 14 سا و20د)

إن البيانات والتحليلات السابقة تؤكد الواقع الريعي للاقتصاد الجزائري وتبعيته المطلقة لقطاع النفط وحجم الإختلالات الهيكلية التي تمس مختلف القطاعات والتي لم تنجح الجهود المبذولة للتقليل منها على الأقل، كما أن التحول من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق إنما هو تحول شكلي صوري لم يكرس آليات السوق الحر ولم يقلص من تدخل الدولة في السوق ولم يغير في هيكل وآليات التنمية المحلية وإنما نلاحظ زيادة تركيز الوظيفة التنموية بيد الإدارة المركزية باستخدام الموارد العامة للميزانية وعلى رأسها الجباية البترولية في شكل برامج ومخططات متعددة السنوات مع الميل لإدماج أكثر لقطاع خاص انتهازي واتيالي مفطور على مبادئ اقتسام الربح دون محاولة لبناء قطاع أعمال ريادي ومنتج يقود عملية التحول والتنمية المحلية.

المطلب الثاني: دور الاستثمار العمومي في دعم جهود التنمية الاقتصادية.

جاء في مقدمة الفصل الأول من كتاب (Advanced Introduction to Public Finance) مؤلفه (VITO

(TANZI) ما يلي:

"في بلد ديمقراطي قائم على مبادئ الملكية الفردية والسوق الحر الذي ينتج ويسوق مختلف السلع والخدمات التي يحتاجها أفراد المجتمع، هذا السوق الذي يمكنه خلق الوظائف وتحقيق الأرباح، لماذا لا يزال بحاجة لمالية الدولة؟ ولماذا يستوجب تدخل هذه الأخيرة ولعب دور اقتصادي؟ وإن كان فلا بد، فما هو هذا الدور؟"¹

إن الاعتماد على الاستثمارات العامة لدعم جهود التنمية ظاهرة عالمية وسياسة الإنفاق العام واحدة من بين الأدوات التي جاء بها الفكر الكينزي بعد أزمة الكساد الكبير الذي عجل بعودة الدولة للتدخل في النشاط الاقتصادي من خلال بعض وظائفها التقليدية التي تمكنها من دعم النمو وإعادة التوازن والإستقرار، ولعل أهم هذه الوظائف هي تمويل وإدارة الاستثمارات العامة والتي ترتبط بصفة مباشرة بمشاريع البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية، وقد لجأت الدول المتقدمة والنامية على اختلاف مذاهبها الفكرية وتوجهاتها الأيديولوجية ولا تزال إلى الاستثمارات العامة لتحقيق أهداف سياسية واجتماعية ومواجهة الأزمات الظرفية، ترى النظرية الاقتصادية أن الاستثمار يؤثر بشكل إيجابي على الناتج الكلي باعتباره واحدا من عوامل الإنتاج (رأس المال)²، وبهذا يكون له أثرا مباشرا على النمو الاقتصادي ويشكل حافزا قويا للاستثمار الخاص*، كما تبقى سياسة الإنفاق العام أداة فعالة بيد الحكومات لتحفيز النمو خاصة في فترات الكساد والأزمات، إضافة إلى استعمالها كوسيلة لإعادة الإستقرار والتوازن للمؤشرات الاقتصادية الكلية³، خاصة إذا سلمنا بالأثر المباشر لهذه الاستثمارات على الإنتاجية، معدلات التشغيل، الأجور والاستهلاك. وتنعكس الآثار المضاعفة التي يحققها الاستثمار العام بشكل مباشر على الناتج الإجمالي، الاستثمار الخاص، ومعدلات التوظيف، ففي فترات ارتفاع عدم اليقين تؤدي زيادة الاستثمار العام بنسبة 1% من الناتج المحلي الإجمالي إلى رفع النمو بنسبة 2.7%، والاستثمار الخاص إلى 10.1%، والتوظيف بنسبة 1.2%.

تلعب البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية دورا محوريا في المجتمعات الحديثة، كما أن تركيز الدولة استثماراتها في المشاريع البنية الأساسية والحيوية تعد مفتاحا لخلق مزيد من الوظائف وزيادة الإنتاج وإنعاش الاقتصاد، العملية التجارية والنشاط الاقتصادي تتطلب شبكة متطورة من الطرق السريعة والسكك الحديدية، وموانئ ومطارات تسهل نقل المواد الأولية والنصف المصنعة لمختلف المنتجين والمصنعين، ومن دونها لا يمكن للمنتجين إيصال وبيع إنتاجهم للمستهلكين⁴، شبكات المياه الشروب أصبحت مطلبا أساسيا لمعيشة السكان ونشاطهم، شبكات الصرف الصحي أصبحت تؤثر

¹ Vito Tanzi, **Advanced Introduction to Public Finance**, Edward Elgar publishing Limited, 2020, P: 11.

² Jean-Marc Fournier, **The Positive Effect of Public Investment on Potential Growth**, OECD Economics Department Working Papers No1347, 2016.

* لمزيد من المعلومات، يمكن مراجعة دراسات كلا من (Aschauer.1989) و (Romer.1986) و (Arrow.1962).

³ Valentyna Makohon, Yurii Radionov, Iryna Adamenko, **Investment policy of the state as a tool for economic growth of the country**, Problems and Perspectives in Management, Vol. 18, Issue 3, 2020, PP: 245-254.

⁴ Elizabeth C. McNicho, **It's Time for State to Invest in Infrastructure**, Centre of Budget and Policy Priorities, Policy Futures, Washington, USA, March 2019.

لمدى تقدم وتحضر المجتمعات، كما لا يمكننا تصور حياتنا دون شبكات الانترنت والهاتف ومختلف الاتصالات والتكنولوجيا الحديثة، أطفالنا يرتادون المدارس والجامعات، المستشفيات تعج بالمرضى. كل هذه الهياكل والخدمات لا يمكن توفيرها إلا في شكل جماعي عن طريق الاستثمارات العامة الممولة من طرف الدولة، ومن هذا المنطلق تم التأسيس للاستثمار العمومي كنواة للتنمية الاقتصادية.

أولاً: مفهوم الاستثمار العمومي.

يمثل "نفقات التجهيز" وكذلك "النفقات الرأسمالية"، ويعنى هذا النوع من الإنفاق بتكوين وتحصيل رأس المال الثابت من مخزون، أراضي وكذا أصول غير مادية، فهو بذلك يشمل الإنفاق على البنية الأساسية والمشروعات العامة وكذا كل ما تدفعه الحكومة في شكل إعانات للاستثمار الخاص، وهو يمثل كافة أوجه الإنفاق العمومي الذي يستهدف زيادة الطاقة الإنتاجية للبلد والرفع من ظروف ومستوى المعيشة العامة¹، ويمثل الاستثمار العمومي نفقات الحكومة على البنية التحتية، والتي تنقسم إلى نوعين رئيسيين، يشكل النوع الأول البنية التحتية الاقتصادية من مطارات، طرق، خطوط السكة الحديدية، موانئ، منشآت المياه الصالحة للشرب والصرف الصحي، محطات توليد الطاقة، وهياكل الاتصالات والمعلوماتية. أما النوع الثاني فيشكل البنية التحتية الاجتماعية، وتمثل أساساً في المدارس والجامعات والمستشفيات، ويكون النوعان معاً مجموعة الأصول المادية للدولة متكاملة الوظائف².

ثانياً: الاستثمار العمومي ورهانات التمويل.

في الوقت الراهن تواجه مختلف الحكومات تحديات كبيرة من أجل الرفع من كفاءة الاستثمار العمومي وتحسين نوعية البنية التحتية الأساسية التي تساهم في تحفيز النمو، وفي نفس الوقت يفرض شح الموارد المالية وزيادة الضغوط على الموازنة العامة ومخلفات جائحة كوفيد-19 البحث عن بدائل لتمويل مختلف المشاريع الاقتصادية والاجتماعية³، وتقدر الحاجيات الدولية من الاستثمارات العامة والخاصة بحوالي 95 تريليون دولار أمريكي في مشاريع الطاقة، النقل، المياه والصرف الصحي والاتصالات حتى سنة 2030 لدعم التنمية⁴، غير أن هذا القدر الهائل من الاستثمار يحتاج إلى قدر أكبر من الفاعلية، فالقرار الاستثماري الصائب والمدروس وفق الأولويات القصوى، والتنسيق بين القطاعات وتطوير آليات وطرق الإدارة الحديثة أصبحت عوامل هامة ومحددة لمدى نجاح السياسة الاستثمارية. ففي عالم الندرة (ندرة الموارد)

¹ الشراح رمضان وآخرون، الاستثمار بين النظرية والتطبيق، دون طبعة، دار السلاسل للنشر والتوزيع، الكويت، 1981، ص: 14.

² Japan International Cooperation Agency, **Public Investment Management Handbook for Capacity Development**, (report), September 2018, P: 18.

³ Gerd Schwartz, Ana Corbacho, and Katja Funke, **Public Investment and Public-Private Partnerships**, Palgrave Macmillan, 2008, P: 1.

⁴ OECD, **Effective Multi-level Public Investment**, OECD Principles in Action, 2020, P: 2.

إذا وجهنا مواردنا المحدودة نحو مشاريع ضعيفة وعديمة الفعالية اقتصاديا واجتماعيا وبيئيا وغابت عنها أبعاد التنمية المستدامة فتلك هي الطريق نحو الإفلاس والفشل، وأصبحت قناة لاستنزاف مقدرات الأمة، ولهذا وجب علينا قبل اتخاذ القرار الاستثماري التفرقة بين الاستثمار الفعال المنتج والإنفاق المبدد للمال العام. وللخروج من دائرة الإنفاق والتبذير والعبور إلى الاستثمار والتنمية وجب على الحكومات ومنتخذي القرار ضبط استراتيجيات الاستثمار العام بما يتوافق وباقي الاستراتيجيات التجارية والصناعية والإنتاجية الشاملة وتعزيز الإصلاحات وتحسين مناخ الأعمال في ظل الشفافية والإفصاح. ويشير بعض الاقتصاديين إلى الجانب السلبي لحجم الاستثمار العمومي المرتفع بالنظر إلى كون مصادر تمويل هذه الاستثمارات إنما تعتمد بدرجة كبيرة على الضرائب، حيث أن هشاشة الاقتصاد وغياب التنوع في مصادر الجباية وضيق الوعاء الجبائي كلها عوامل تحد من موارد الدولة لتمويل مشاريع الاستثمار العمومي، كما أن محاولات زيادة قيمة الاستثمار العمومي سوف يحتم فرض مزيد من الضرائب والرسوم المباشرة وغير المباشرة التي من شأنها المساس برفاهية الفرد وأرباح الشركات¹.

ثالثا: تخطيط الاستثمارات العامة.

بعد الحرب العالمية الثانية ازداد اهتمام دول العالم بالاستثمار العمومي وطرق إدارته الفعالة في سبيل الوصول إلى النجاعة والتنمية وفق مخططات وطنية للتنمية، وظهرت نظريات إدارة الاستثمار العمومي (PIM)، ومع بداية ثمانينيات القرن الماضي تبنى البنك الدولي ما يعرف ببرامج الاستثمار العمومي (PIP) التي تهدف إلى تطوير مشاريع الاستثمار العمومي لخدمة مخططات التنمية²، من خلال تحسين إدارة وكفاءة الاستثمار العام والإلتزام بمبادئ الشفافية والنزاهة، من دون إغفال الدور المهم الذي يلعبه التخطيط لتطوير البنية التحتية لتخفيف حدة بعض التحديات ودعم الإنعاش الاقتصادي خاصة في وقت الأزمات حيث يلعب الاستثمار العام دور المنشط والمنقذ للاستثمار الخاص والنشاط الاقتصادي ككل.

ويعتبر تخطيط الاستثمار الحكومي وسيلة وهدفا في نفس الوقت، فالحكومات تستهدف الوصول إلى إدارة فعالة لاستثماراتها كضرورة حتمية للوصول إلى درجات مقبولة من التنمية المحلية عن طريق تخصيص جزء من الإنتاج الجاري لأغراض الإنتاج المستقبلي، وتزداد أهمية تخطيط وإدارة الاستثمار العمومي في الدول النامية المعروفة بشح الموارد وضعف معدلات التراكم الرأسمالي في ظل ضعف البنية التحتية الحالية التي تعوق الاستثمار الخاص والأجنبي، كما تزداد هذه الأهمية عموما وقت الأزمات والكساد بما يستوجب تطبيق السياسات الفعالة لإنعاش الاقتصاد وعلى رأسها الاستثمار العمومي شأنه شأن السياسات المالية أو النقدية رغم اختلافها من حيث الآليات.

¹ Vito Tanzi, Op.cit., PP: 139-140.

² Japan International Cooperation Agency, Op.cit., P: 20.

رابعاً: الاستثمار العمومي وسيلة لدفع التنمية في الجزائر.

إن الحديث عن التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الجزائر يقودنا مباشرة للاستثمار العام بصفته الوسيلة والآلية التي تعتمد عليها الحكومة لتنفيذ برامجها التنموية، إذ لم يختلف النموذج التنموي الجزائري كثيرا في المرحلتين المتميزتين (الاقتصاد المخطط، اقتصاد السوق) بتركيزه على البرامج المتعددة السنوات الممولة كليا من الموازنة العامة للدولة، وبغض النظر عن الطرف المنفذ لهذه المشاريع والمخططات (مؤسسات عامة، قطاع الأعمال أم شركات أجنبية)، فإن الاستثمارات العامة لا تزال تمثل الآلية الأساسية للتنمية والمحرك الرئيس لباقي القطاعات، هذه الوضعية ساهمت إلى حد ما في خلق قطاع خاص طفيلي يتغذى وينمو على حساب الربح دون خلق للثروة أو مساهمة حقيقية في عملية النشاط الاقتصادي والتنمية بصفة عامة، ويبقى القطاع الخاص عاجزا عن تقديم القيمة المضافة ولعب الدور المنوط به حتى بعد التوجه نحو اقتصاد السوق.

إن هشاشة البنية الاقتصادية وضعف النسيج الصناعي في ظل اقتصاد ريعي متراجع منذ الصدمة النفطية لعام 2014، مع ضعف مستويات الاستثمار الأجنبي نتيجة للضبابية التي تكتنف مناخ الأعمال المحلي، كل ذلك جعلت التنمية المحلية رهينة للإنفاق العمومي في شكل برامج تنموية، هذا الأخير تقلص بشكل كبير خلال السنوات الماضية تحت ضغط عجز الميزانية، في الجدول الموالي نستعرض تطور الموازنة العامة للدولة في الفترة الممتدة بين 2000 و2021، بحيث تعطينا صورة واضحة عن تذبذب مستويات تمويل المشاريع العمومية منذ سنة 2011 بعد أن عرفت ارتفاعا ملموسا بين سنتي 2000-2010، وكل ذلك مرده إلى تحسن الوضع المالي للجزائر وانتعاش سوق النفط الدولية¹، في عام 2011 زاد الضغط على الموازنة العامة وأصبحت ميزانية التسيير تستنزف نسبا عالية بعد تطبيق نظام الأجور الجديد، واستمرار سياسة الدعم الاجتماعي والتي مست فئات واسعة من أطراف المجتمع، وعمقت الصدمة البترولية لعام 2014 عجز الموازنة وانعكس مباشرة على مخصصات التجهيز العمومية والتي تراجعت بصورة واضحة، إن ما تم ملاحظته بين سنتي 2017-2018 من زيادة في مستويات ميزانية التجهيز ما هو إلا نتيجة ظرفية لتطبيق برنامج التمويل غير التقليدي الذي وجدت فيه الحكومة آنذاك متنفسا، غير أنه سرعان ما زال بزوال أسبابه لتعود حالة العجز والتراجع مع سنة 2019، وفي مقابل ذلك نلاحظ تطورا متواصلا لمخصصات ميزانية التسيير التي تعكس زيادة مستمرة لأعباء التسيير.

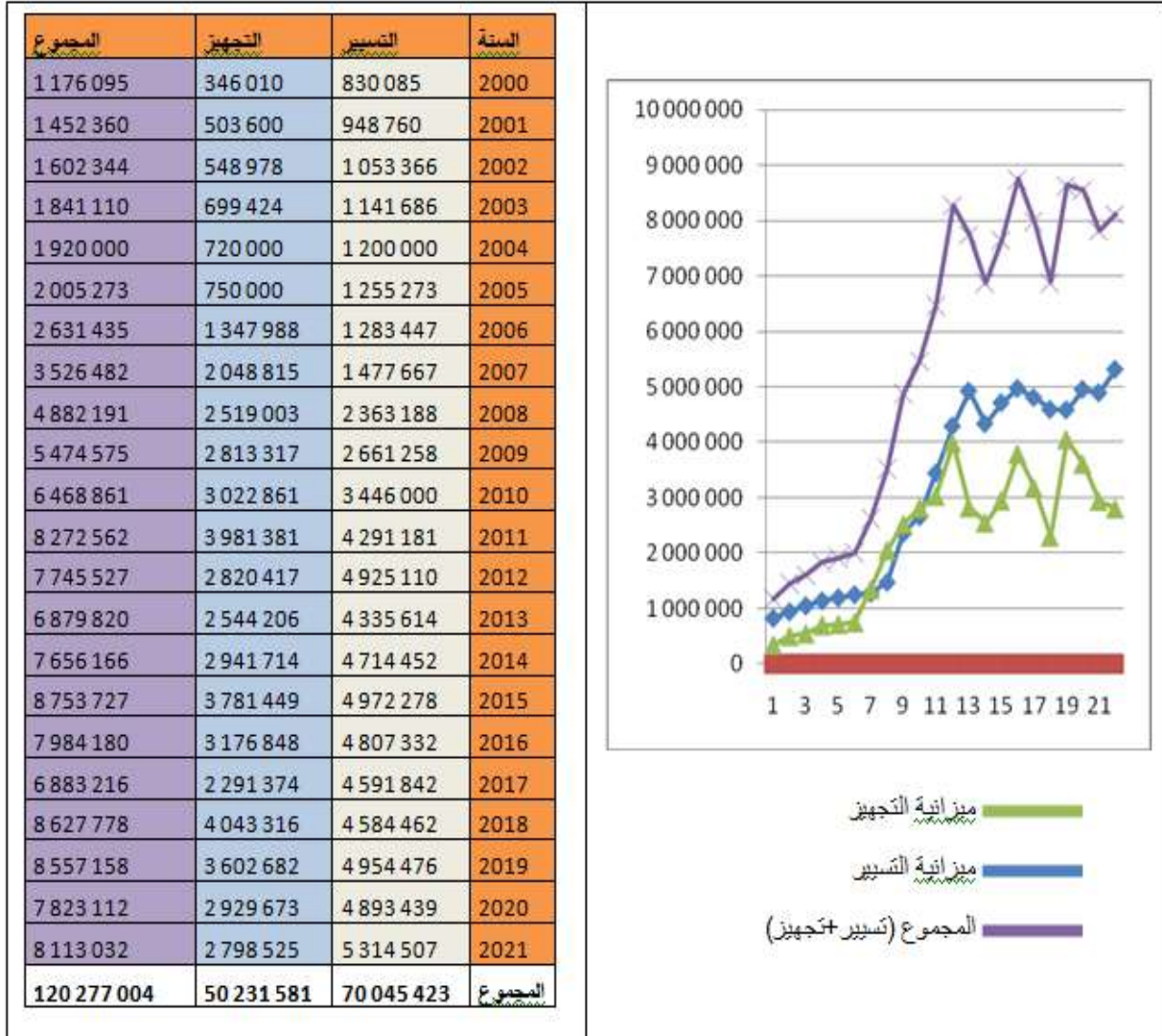
تحليل معطيات الشكل (2. 6) تبين أن ميزانية التجهيز تمثل ما يوازي 40% من النفقات العامة للدولة خلال عقدين من الزمن بقيمة إجمالية قدرها: 50.231.581 مليون دينار، أي ما يعادل حوالي 700 مليار دولار أمريكي، هذا الرقم الفلكي والذي لم يعطي النتائج المرجوة على الأرض يجبرنا على ضرورة إعادة النظر في آليات التنمية وتمويل

¹ عربي مختار، الاستثمارات العمومية، التنافسية والنمو الاقتصادي في الجزائر، رسالة دكتوراه، شعبة العلوم الاقتصادية، جامعة معسكر (غير منشورة)، 2019-2020، ص: 161.

* تم حساب هذه الأرقام بناء على معدلات صرف الدينار مقابل الدولار الأمريكي خلال هذه السنوات اعتمادا على معطيات ومعدلات سعر الصرف الرسمية المقدمة من طرف بنك الجزائر في الفترة 2000-2021.

المشاريع العمومية في الجزائر التي تفتقر للفعالية والاقتصاد والشفافية، دون إغفال للآليات المتبعة لتنفيذ مختلف البرامج القطاعية المركزة وغير المركزة والبرامج المحلية في صيغها المتعددة، وتشكل اليوم مراجعة آليات تمويل الاستثمار العمومي ضرورة قصوى لمواجهة شح الموارد وزيادة كفاءة هذه الاستثمارات وصولا لتحقيق الأهداف المسطرة.

شكل رقم (2.6): تطور الموازنة العامة في الجزائر بين 2000-2021.



المطلب الثالث: تقييم سياسات الاستثمار العمومي في الجزائر.

جاء في مقدمة التقرير السنوي 2018 الذي أعده بنك الجزائر تحت عنوان "التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر" ما يلي:

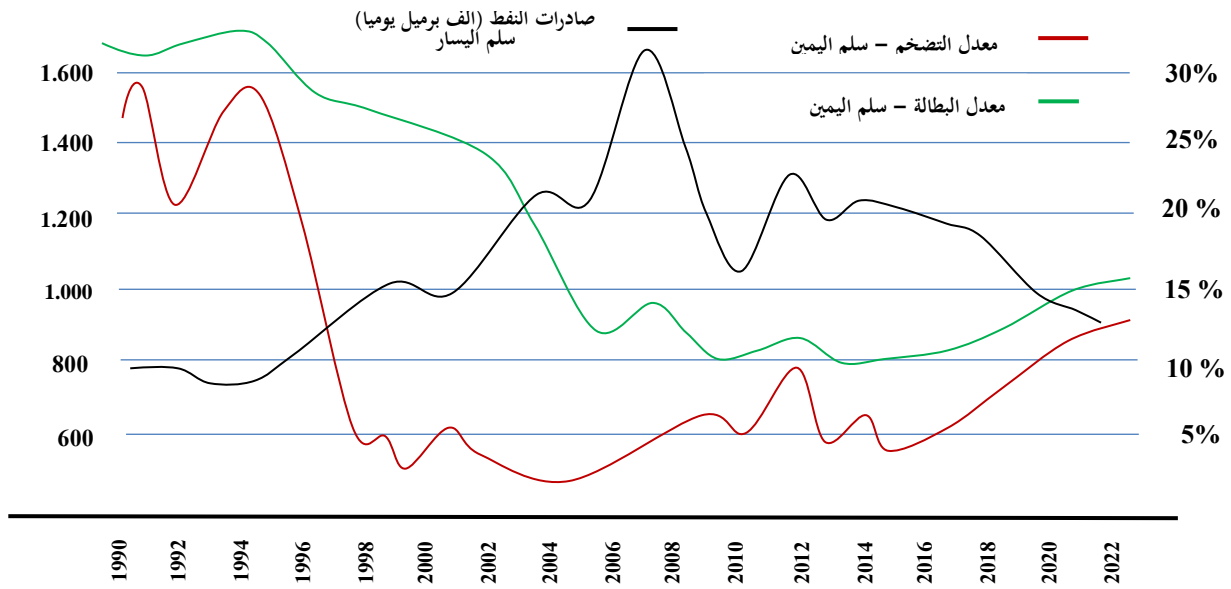
"يعالج هذا التقرير تطور النشاط في جميع مجالات الاقتصاد الوطني، كما يسلط الضوء على استمرار الاختلالات الاقتصادية الكلية ومواطن الضعف والهشاشة، ويصر على الحاجة لانتهاج سياسات اقتصادية تعديلية وإصلاحات

لتحقيق استقرار الإطار الاقتصادي الكلي، وتنويع الاقتصاد الوطني وضمان نمو مستدام وداخلي¹. هذه الفقرة المقتبسة من تقرير أحد أهم الهيئات الاقتصادية والنقدية في الجزائر (البنك المركزي) والتي تحمل في فحواها تقييما واقعيًا للنموذج التنموي المطبق في الجزائر وتقر بفشل الإصلاحات المنتهجة ويدعو لمزيد من الإصلاحات ومواصلة البحث عن إطار مستقر ومتنوع ومستدام للاقتصاد الوطني.

أولا: النموذج التنموي، بين واقع الفشل وضرورة الإصلاح الهيكلي.

شهدت معدلات النمو الاقتصادي ارتفاعا من 1,6% كمتوسط سنوات 90 القرن الماضي إلى 3,7% كمتوسط عام بين عامي 2000-2014 مدعومة بتحسين البنية التحتية، حيث ارتفعت نفقات التجهيز من 20% إلى أكثر من 40% خلال الفترتين السابقتين، بداية من عام 2014 واجه النموذج التنموي الجزائري ضغوطات كبيرة تحت وقع الصدمة النفطية التي انعكست على المالية العامة للدولة والحساب الجاري، وسجل رصيد الميزانية عجزا بـ: - 15,3% وقدر عجز الحساب الجاري بـ: - 4,4% سنة 2015²، استمرت هذه الوضعية سنوات عدة مع استمرار انخيار أسواق النفط في ظل ضعف النسيج الصناعي خارج قطاع المحروقات الذي لا يساهم إلا بـ: 5% في الناتج المحلي الإجمالي، وتراجع كبير في الاستثمار الخاص بنسبة تقل عن 10% من حجم الاستثمار الكلي، وفشل تنويع هيكل الصادرات قابلها تراجعاً في قيمة الصادرات النفطية وهذه الصورة يمكن قراءتها من الشكل رقم (7.2).

شكل رقم (7.2): تطور معدلات البطالة، التضخم وصادرات النفط في الجزائر بين 1990-2022.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على قاعدة بيانات الموقع <http://www.statista.com/statistics>

¹ بنك الجزائر، التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر، تقرير سنة 2018، ديسمبر 2019، ص: 4.

² Nations Unies, Algérie STEPS, Transformation structurelle, emploi, production et société, Commission économique pour l'Afrique, 2019, P : 1.

هذه الوضعية رافقتها ضغوط اجتماعية واضطرابات سياسية أصبحت تهدد الاستقرار الكلي للبلد، مرتبطة مباشرة بسوق الشغل والبطالة والتضخم وتستدعي تحولا هيكليا جذريا في بنية الاقتصاد المحلي يستجيب ومتطلبات التنوع الاقتصادي كحل وحيد لمواجهة مخاطر مستقبلية وفك رابطة الربيع التي قوضت جهود التنمية، حيث يستهدف التحول الهيكلي ثلاث محاور رئيسية:

- الإنتاج: تنوع هيكل الإنتاج خارج قطاع المحروقات وزيادة مساهمتها في القيمة المضافة للبلد وترقية الصادرات منها؛
- سوق الشغل: دعم القطاعات المنتجة والمشغلة لليد العاملة خاصة في مجال الصناعة والزراعة بصفتها حيوية ومنتجة للقيمة المضافة، حيث أن تحليل الوضعية الحالية تبين تراجع نسبة تشغيل القطاع الزراعي إلى 10% مقارنة بسنوات 90 القرن الماضي بمعدل 20%، أما القطاع الصناعي فيشغل حوالي 13,5%، أما قطاعات الخدمات والتجارة فتستحوذ على 59% من اليد العاملة، مع الإشارة إلى أن هذه القطاعات تتميز بضعف مساهمتها في القيمة المضافة،
- تحول اجتماعي: يعطي لرأس المال البشري مكانته في البناء الاقتصادي والتركيز على التكوين والتأهيل في طريق تعزيز المردودية والإنتاجية واستخدام التكنولوجيا الحديثة ودمجها في أسلوب الحياة، دون إغفال آليات إعادة توزيع الثروة ومحاربة الفقر في إطار العدالة الاجتماعية.

ثالثا: الاستثمار العمومي، وسيلة لخدمة السياسة.

نظريا يمثل الاستثمار العمومي أحد القنوات التي تتدخل بها الحكومة في النشاط الاقتصادي وتحفيز الطلب الكلي ومعدلات النمو من خلال إتباع سياسة مالية توسعية لتحقيق أهدافها السياسية المسطرة¹، وأحد الأدوات التي جاء بها الفكر الكينزي لمعالجة الركود والوصول إلى التوازن الاقتصادي من خلال زيادة الطلب الكلي حيث شكلت هذه الأفكار تحولا جذريا لدور الدولة في الحياة الاقتصادية*، وينبه الاقتصاديون في هذا الإطار إلى ضرورة إخضاع سياسة الإنفاق العمومي للفعالية والنجاعة المطلوبة ومراقبة تنفيذها وتفاذي الاعتماد المفرط عليها انطلاقا من مبدأ التحفيز والتنشيط كلما اقتضت الضرورة وقت الأزمات وفترات الركود.

إن المتتبع للبرامج والمخططات التنموية المنتهجة في الجزائر المستقلة يستشرف حقيقة مرة تتم عن سيطرة الفكر السياسي الشعبوي على العمل الاقتصادي، واستئثار الطبقة السياسية الحاكمة بتوجيه البرامج التنموية لخدمة مآرب حزبية ضيقة سواء في عهد الحزب الواحد أو التعددية الحزبية بعد عام 1989، وقد ساعد في ذلك الطابع الربيعي للاقتصاد

¹ Meriem Mecheri, Djebar Bouketir, **Public Expenditure and Economic Growth in Algeria: An Analytical Study according to Wanger's Law of Increasing Public Expenditure**, Journal of Financial, Accounting and Managerial Studies, Vol. 6, N° 2, September 2019, PP: 225-241.

* يمكن الإطلاع أكثر على مبادئ الفكر الكينزي من خلال الكتاب الأصلي "النظرية العامة في التشغيل والفائدة والنقود" للاقتصادي (John Maynard Keynes) الذي صدر عام 1936.

الوطني فالدولة الجزائرية لم تكن في حاجة لاقتصاد منتج خلاق للثروة ما دامت الثروة تأتي عبر أنابيب النفط الممدودة لمختلف الأسواق والشركاء وتلبي حاجياتها الاستثمارية التي تضمن لها استمرار النظام والطبقة الحاكمة عبر شراء السلم الاجتماعي، وبما أن النظام السياسي لم يتغير كثيرا في عهد التعددية المزعومة فكذلك النموذج الاقتصادي والذي حافظ على الأساليب القديمة والآليات التقليدية في توزيع الربح مع تغيير طفيف من الاعتماد الكلي على المؤسسات العمومية في تنفيذ مختلف المشاريع إلى إشراك القطاع الخاص وتوسيع حصته من الثروة الربعية.

رابعا: الاقتصاد الجزائري، واقع وأرقام.

تحليل بيانات الشكل (2. 8) تبين تطور الناتج المحلي الإجمالي للجزائر في الفترة الممتدة بين 2004 و2022 أين انتقل من 5.545 مليار دينار سنة 2004 إلى 14.490 سنة 2014، هذا النمو كان مدعوما بتزايد نفقات التجهيز والاستثمار العمومي من 20% سنوات تسعينيات القرن الماضي إلى أكثر من 40% بين عامي 2006 و2014، في ظل الطفرة البترولية غير المسبوقة عرفت النفقات العمومية زيادة كبيرة وصلت 45.8% من الناتج المحلي الإجمالي سنة 2015¹، بعد ذلك تراجعت قيمة هذا الناتج سنتي 2015 و2016 نتيجة الصدمة النفطية ليعود للإرتفاع بداية من 2017 بعد أن لجأت الحكومة إلى التمويل غير التقليدي بما يعادل 4,6 مليار دولار أمريكي كخطوة أولى لدعم الاقتصاد، غير أن الحال لم يتغير كثيرا وتفاقم معها الوضعية المالية وتزايد عجز الميزانية العامة في وقت عرفت فيه موارد صندوق ضبط الإيرادات تراجعا حادا يهدد بإفلاس الدولة، خاصة ان الدولة باشرت في الأثناء بعض الإصلاحات الاجتماعية مستهدفة الطبقات الهشة مما زاد من النفقات الجارية وضاعف الدين العام، ولعل أبرز هذه الإجراءات المضي في تشغيل وإدماج فئة كبيرة من الشباب أصحاب عقود ما قبل التشغيل (DAIP)، إضافة إلى إقرار حزمة من المساعدات المالية للأشخاص والمؤسسات المتضررة من جائحة كوفيد-19*، وبهذا ارتفع عجز الميزانية سنة 2020 إلى 16,5% بعدما كان في حدود 9,6% عام 2019 صاحبها نقص كبير في السيولة النقدية على مستوى المؤسسات المالية والبنكية العمومية وأربك الجهاز المصرفي الجزائري.

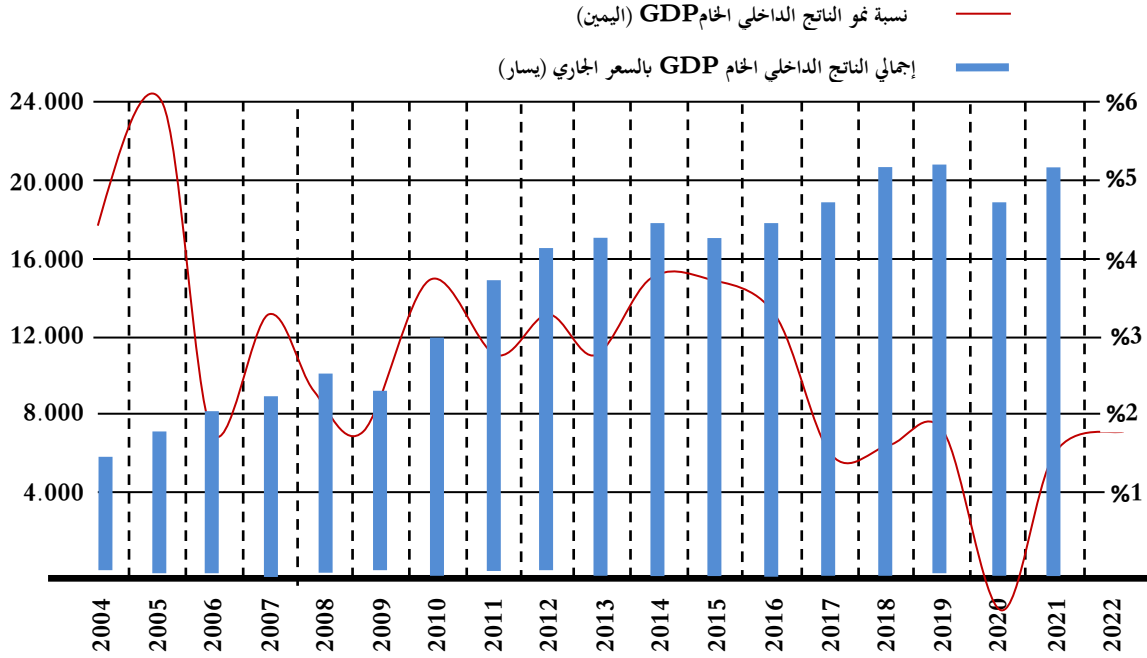
بالنسبة لمعدلات نمو الناتج الداخلي الخام للجزائر فقد عرفت استقرارا نسبيا بين معدلات 2 و3,5% طيلة عقد من الزمن بين 2004 و2014، هذه النسبة عرفت تراجعا بعد سنة 2014 تحت تأثير الصدمة البترولية دائما وتناجها على تمويل الإستثمار العمومي والموازنة العامة، حيث اهتز النموذج التنموي الجزائري تحت تأثير الصدمة النفطية وتراجع أسعار البترول في الأسواق العالمية، وهذا ما ترك آثارا سلبية على المالية العامة والحساب الجاري للدولة، وسجلت الموازنة العامة عجزا بنسبة 15.3% عام 2015، ثم 13.2% عام 2016 و8.8% عام 2017، أما الحساب الجاري

¹ Nation Unis, Algérie, Transformation structurelle, emploi, production et société, STEP, Commission économique pour l'Afrique, 2020, P: 1.

* وهو ما تضمنه المرسوم التنفيذي رقم 19-336 المؤرخ في 08 ديسمبر 2019 ويستهدف إدماج 365.000 من الشباب حاملي الشهادات.

فقد عرف عجزا بقيمة 4,4% عام 2015 و16% عام 2016 بعدما كان موجبا حتى عام 2014 وفقا لمعطيات صندوق النقد الدولي¹.

شكل رقم (2.8): نمو الناتج المحلي الإجمالي (GDP) للجزائر بين 2004-2022 (مليار دينار).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الديوان الوطني للإحصاء (ONS)، حوصلة الحسابات الاقتصادية، المحاسبة الوطنية 2020-1962.

1. مردود القطاع الصناعي: إن فشل النموذج الاقتصادي الجزائري يمثل حوصلة لفشل قطاعي مس مختلف النشاطات ومجالات الإنتاج بدءا بالقطاع الصناعي إلى الخدمات والسياحة مروراً بقطاعات أخرى مثل الزراعة والصيد البحري والقطاع المالي و...، فقد شهدت تجربة التصنيع المطبقة بداية 70 القرن الماضي واعتمادها على تكثيف الاستثمار في الصناعة الثقيلة فشلا كبيرا انتهى بتغيير النهج وتشجيع الصناعات المتوسطة والتحويلية وتفكيك الشركات الاقتصادية الكبرى قصد تحسين كفاءة التسيير بداية من المخطط الخماسي الأول 1980-1984، لكن هذه السياسة لم تعط نتائج إيجابية وتصدت بمشاكل هيكلية تعمقت مع انهيار أسعار النفط سنة 1986 ولم تتمكن الجزائر من إنقاذ هيكلها الصناعي الذي تم بيعه بالدينار الرمزي عبر برنامج الخوصصة المطبق تحت ضغط الهيئات المالية الدولية بداية من عام 1994، ومع بداية الألفية الثالثة سجل القطاع الصناعي انتعاشا في النشاطات التحويلية والمرتبطة بتغذية الإنسان وتلك المتعلقة بتوفير الضروريات اليومية للمواطن، أما ما زاد عن ذلك فبقي يراوح مكانه نتيجة غياب سياسة واضحة لتنمية هذا القطاع وضعف إمكانيات القطاع الخاص المحلي الذي يحتفظ بطابعا التقليدي من دون روح الابتكار والمخاطرة إضافة إلى قلة الاستثمار الأجنبي أحد أهم الوسائل الداعمة للاستثمار والشراكة.

¹ الأمم المتحدة، موجز التحول الهيكلي والعمالة والإنتاج والمجتمع في الجزائر، تقرير اللجنة الاقتصادية لإفريقيا، مارس 2020، ص: 7.

جدول رقم (2. 10): المساهمة القطاعية (%) في الناتج المحلي الخام للجزائر بين 1963-2021 (قيم مجمعة).

1963	1969	1974	1980	1987	2000	2015
1968	1973	1979	1986	1999	2014	2021
12	16	12,75	8,95	15,25	6,50	5,80
11	11,65	10,42	4,70	11,31	10,86	12,42
5,01	11,18	9,10	7,35	7,68	10,72	12,12
24,19	21,15	15,30	7,40	16,60	12,92	19,40
30,13	17,39	11,12	5	12,43	13,75	21,82

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الديوان الوطني للإحصاء (ONS)، حوصلة الحسابات الاقتصادية، المحاسبة الوطنية 1962-2020، وبيانات بنك الجزائر، النشرة الإحصائية الثلاثية، رقم 54 (جوان 2021).

من خلال الجدول رقم (2. 10) نجد أن مستويات مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الخام بقيت متواضعة لعقود، والملاحظ هو تراجع هذه القيمة على ضعفها من 12% كمعدل للفترة 1963-1968 ومعدل 16% خلال الفترة 1969-1973 ثم 12,75% بين سنتي 1974-1979¹، وهي الفترة الذهبية للقطاع نتيجة إستراتيجية التصنيع المنتهجة آنذاك ليسجل تراجعاً كبيراً بعدها بين سنتي 1980-1986 والتي شهدت بداية التراجع عن سياسات التصنيع الثقيلة وإعادة هيكلة المؤسسات العمومية وتسجل نسبة 8,95%. والغريب في هذه البيانات هو تعافي مؤشرات قطاع الصناعة (15,25%) في أصعب الفترات التي مر بها الاقتصاد الجزائري بعد الأزمة النفطية لعام 1986 مروراً بسنوات الإصلاح والتعديلات الهيكلية، ومرد ذلك هو تخلي الدولة عن عديد الوحدات الإنتاجية للشركاء الخواص والأجانب الذين ساهموا في إعادة بعث النشاط الصناعي من جهة، أما السبب الثاني فهو التراجع الرهيب في إجمالي النشاط الاقتصادي والناتج المحلي خاصة قطاع النفط مما جعل مساهمة القطاع الصناعي تبدو مرتفعة مقارنة بحجم الإنتاج الكلي الضعيف، وهذا ما يفسر عودة هذه النسب إلى مستويات أقل بكثير مع عودة التعافي لقطاع النفط انطلاقاً من سنة 2000 أين سجلت مساهمة القطاع الصناعي انخفاضاً استمر لأيامنا هذه تحت معدل 6%²، وهذه ليست إلا نتيجة لتطور الناتج الكلي المدعوم بتعافي القطاع النفطي.

2. القطاع الزراعي: سجلت مساهمة القطاع الزراعي في الناتج المحلي الإجمالي استقراراً عند معدلات تتراوح بين 10 و12% غير أن هذه النسب تبقى ضعيفة نسبياً مقارنة بالإمكانات التي تزخر بها البلاد (معطيات الجدول السابق)، كما أن الجهود المبذولة لتطوير القطاع لم تكن كافية في ظل تحول اجتماعي كبير ونزوح ريفي عرفته المناطق القروية على مراحل عدة ساهم في إهمال للأرض وتغيير في النشاط الرئيسي للفرد الجزائري الذي أصبح يميل لقطاعات أكثر ربحاً وأقل جهداً ويسكن المراكز الحضرية بحثاً عن الرفاهية والتمدد، ضف إلى ذلك اعتماد الزراعة في الجزائر على الأساليب

¹ ONS, Collections Statistiques N° 197/2016, Série E : Statistiques Economiques N° 85, Janvier 2016), PP : 8,9.

² ONS, Ibid, PP : 54-57

التقليدية ومياه الأمطار ما جعل مردوديتها تحت رحمة الظروف المناخية المتذبذبة، ولم يتمكن القطاع الفلاحي عامة من مواكبة التطورات الديموغرافية وفقدت مكانتها في هيكل الاقتصاد الوطني، ولم تنجح سياسة الثورة الزراعية¹ المطبقة سنوات الـ 70 من النهوض بالقطاع ولا برامج إعادة هيكلة المزارع الفلاحية نهاية الـ 80 تمكنت من ذلك، وبهذا زادت فاتورة الغذاء التي أصبحت تكلف الخزينة العمومية مبالغ ضخمة، بلغت 8,1 مليار دولار أمريكي سنة 2020 أي نسبة 24% من إجمالي الواردات²، وتشكلت أساسا من القمح بنوعيه اللين والصلب، الحليب ومشتقاته، الذرة، الصوجا، السكر ومشتقاته، وبالرجوع للوراء نجد أن هذه النسبة هي ذاتها تقريبا منذ عقود طويلة. رغم التطور الملحوظ الذي عرفته بعض المنتجات الفلاحية وعلى رأسها الخضراوات وبعض أنواع الفاكهة واللحوم إلا أنها تبقى غير كافية وعاجزة عن تحقيق الأمن الغذائي الداخلي، بل حتى ضمان وجبة غذائية كاملة ومتوازنة للمستهلك الجزائري الذي تشكل المنتجات المستوردة 87% من غذائه اليومي³، ما خلف ضغوطات هائلة على الحكومة والموازنة العامة في ظل أزمة عالمية تهدد الأمن الغذائي العالمي وارتفاع قياسي في أسعار المنتجات الإستراتيجية.

3. قطاع البناء والأشغال العمومية: من أهم القطاعات المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد الوطني وله آثار مباشرة وأخرى جانبية على باقي قطاعات النشاط الاقتصادي من خلال تهيئة البنية التحتية المساعدة على استقطاب مزيد من الاستثمارات المحلية والأجنبية، كما يُشغل نسبة معتبرة من اليد العاملة غير المؤهلة، غير أنه يبقى مرتبطا ارتباطا وثيقا بحجم الاستثمار العمومي الممول كليا من خزانة الدولة والتي تتبع بدورها العائدات النفطية، وتقدر قيمة الاستثمارات العمومية التي استفاد منها القطاع بأكثر من 220 مليار دولار أمريكي ضمن البرامج التنموية المطبقة فترة 2001-2014⁴، واستنادا لمعطيات الجدول السابق يمكننا ملاحظة عدم استقرار مساهمة القطاع في الناتج الداخلي الخام على امتداد ستة عقود كاملة، والتي بدأها بنسبة متواضعة عقب الاستقلال، ليتحسن مردود القطاع في الفترة 1969-1979 فوق مستويات 10% بفضل السياسة التنموية التي اهتمت بالبنية التحتية، ومع انطلاق المخطط الخماسي الأول بدأ القطاع يعرف صعوبات استمرت لعقدين من الزمن كنتيجة للركود وتعاقب الأزمات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية في البلد، ومع انطلاق مخطط الإنعاش الاقتصادي بداية الألفية انتعش معها القطاع مستفيدا من الحجم الهائل المرصود لتنمية البنية الاقتصادية والاجتماعية والتي استفاد فيها قطاع البناء والأشغال العمومية والري من مخصصات مالية ضخمة، غير أن اعتماد هذا القطاع على المشاريع العامة والتمويل الحكومي وغياب إستراتيجية واضحة

¹ الأمر رقم 71-73 المؤرخ في 20 رمضان 1391 هـ الموافق لـ 08 نوفمبر 1971 المتضمن قانون الثورة الزراعية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 97، السنة 1971.

² Direction Générale du Trésor : *Lettre économique de l'Algérie*, N° 105, Décembre 2021), Ministère de l'économie, des finances et de la relance Française, P : 9.

³ سعدون بوكبوس، مرجع سابق، ص: 193.

⁴ سمير شرقرق، دور قطاع البناء والأشغال العمومية في النمو والتشغيل في الجزائر فترة 2001-2013، مجلة ملفات الأبحاث في الاقتصاد والتسيير، جامعة وجدة، المملكة المغربية، العدد 03، سبتمبر 2014، ص ص: 13-32.

لبناء قطاع خاص قادر على التوسع والنمو الذاتي جعله يعرف صعوبات حمة في آخر السنوات واضطرت آلاف الشركات والمقاولات إلى توقيف نشاطها نهائيا أو مؤقتا في انتظار بعث مسار الاستثمار العمومي من جديد.

4. قطاع التجارة والخدمات: عرفت هذه القطاعات تراجعاً متزايداً في مساهمتها في الناتج الداخلي على مدى الفترة الاشتراكية من حوالي 50% عادة الإستقلال إلى أقل من 12,5% نهاية سنة 1986 (أنظر معطيات الجدول السابق)، بالنظر لطبيعته الخاصة التي تستوجب إسناده للمؤسسات والتجار الخواص الذين عانوا من العراقيل الإدارية والتقنية في تطوير نشاطهم خلال هذه الفترة بالرغم من أهمية القطاع وتشغيله نسبة هامة من اليد العاملة، لتعود هذه النشاطات للتعافي مع تطبيق مزيد من الحرية الاقتصادية وتحرير التجارة والدعم الكبير الذي حظيت به مشاريع الاتصالات في البرامج التنموية المتعاقبة وتحسد ذلك في نمو هذه النشاطات ثلاثة أضعاف بحلول سنة 2020.

تقودنا نتائج التحليل السابقة إلى الأثر المزدوج الذي تركه الاستثمار العمومي على التنمية المحلية والتشكيل الهيكلي للاقتصاد الوطني، فمساهمته الجوهرية في تطوير البنية الاقتصادية والاجتماعية لم تكن مثالية بالقدر المطلوب ولم تحقق التوازن بين حجم الاستثمار ونوعية الخدمات والمشاريع المحققة، كما أن بعض الدراسات تشير إلى أن الاستثمار العمومي في الجزائر قد وصل حجمه المثالي وتجاوز العتبة بمستوى تعدى الـ 30% من الناتج المحلي الإجمالي بين 1970-2020 وعليه توجب البحث عن زيادة كفاءة هذه الاستثمارات بدلا من ضخ مبالغ إضافية¹، أي أن المشكل الأساس لا يتعلق بحجم الاستثمارات بقدر ما هو متعلق بهيكلها وفعاليتها في تحقيق الأهداف المسطرة، ما يستدعي أيضا العمل الجاد في سبيل تنويع مصادر دخل الاقتصاد الوطني وتوسيع هيكل الإنتاج نحو القطاعات المنتجة للثروة خاصة قطاعي الزراعة والصناعة مع زيادة إدماج رأس المال الخاص في العملية وتطبيق سياسة الانسحاب السلس وإحلال الاستثمار الخاص مكان الاستثمار العمومي تحقيقا لمبدأ الكفاءة.

المبحث الثالث: ضعف القطاع الخاص والاستثمار الأجنبي وآثارهما على التنمية الاقتصادية في الجزائر.

تمثل استثمارات قطاع الأعمال المحلي والأجنبي محددًا هامًا لعملية التنمية انطلاقًا من روح المبادرة والإبداع والابتكار التي تميزه ودورها في تنمية الوحدات الإنتاجية وتحسين تنافسيتها وكفاءتها وتأمين الموارد المتاحة بما يعد تحقيقًا لمبادئ الاقتصاد والكفاءة والفعالية، ويبقى للقطاع الخاص دورًا محوريًا في التنمية الاقتصادية وشريك لا بد من إشراكه في جهود التنمية وبرامج الإنعاش إذا ما أردنا فعلاً الخروج من نفق التخلف وبرائن الفقر، وعليه وجب علينا النظر إلى القطاع الخاص نظرة الشريك والفاعل الأساسي في عملية الإنتاج والحرك لعجلة التنمية بينما تهتم الدولة بمرافقته والتركيز على الجوانب التنظيمية والرقابية التي تسمح لها بتوجيه النشاط الاقتصادي وإدماج الشريك الاقتصادي من القطاع الخاص والسعي للإستفادة من خبراته وإمكاناته.

¹ Sidi Mohammed Chekouri, Abderrahim Chibi, Mohamed Benbouziane, **The impact of government size on economic growth in Algeria; a threshold analysis**, Les Cahiers du CREAD -Vol. 38 - N° 03, 2022, PP: 457-478.

المطلب الأول: مساهمة القطاع الخاص في جهود التنمية الاقتصادية.

يمكن أن يلعب الاستثمار الخاص دورا حاسما في دعم جهود التنمية وخلق الوظائف وتعزيز الإنتاجية وتطوير رأس المال البشري والرفع من مستويات المعيشة، كما يعمل الاستثمار الخاص كقناة للوصول إلى الأسواق العالمية وخلق حلقة ربط مع الشركات العالمية والمتعددة الجنسيات، ويحتل الاستثمار الخاص مرتبة متدنية من إجمالي الناتج المحلي في الجزائر، ويعتمد بشكل كبير في تمويل استثماراته على مصادر عمومية (قروض البنوك العمومية وإعانات الصناديق العامة) بما يجعل نسبة إدماج رأس المال الخاص ضعيفة، وبلغ متوسط الاستثمار الخاص في الجزائر 15.5% للفترة الممتدة بين 2000 و2018 قريبا من أدنى المستويات المسجلة عبر العالم¹. وفي هذا الجزء من الدراسة نحاول إعطاء صورة كاملة عن القطاع الخاص، نشأته وتطوره ودوره في النشاط الاقتصادي وبرامج التنمية المتوالية منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، ما يعطينا الفرصة لتحليل وضعية القطاع في الماضي، الحاضر وبناء رؤية إستراتيجية له في المستقبل القريب، وبمكنا التمييز بين مرحلتين متميزتين تبعا للمنهج الأيديولوجي المتبع ونظرته إلى القطاع الخاص، وهنا نجد حقبة اشتراكية ممتدة إلى غاية 1989 وتأتي بعدها مرحلة اقتصاد السوق، وسوف ندرس دور القطاع الخاص في كل مرحلة على حدة بسبب غياب التجانس الفكري والنموذج المتبع والمساحة الممنوحة للقطاع الخاص في المرحلتين.

أولا: دور القطاع الخاص في المرحلة الاشتراكية.

عقب الاستقلال مباشرة وانسحاب المعمرين من النشاط الإنتاجي المحلي سقطت السياسة التنموية والتوجه الاقتصادي بشكل عام في فلك الأيديولوجية المناوئة لأساليب الاقتصاد الحر امتدادا لسياسة التحرر وغلب القرار السياسي على التفكير الاقتصادي البراغماتي وفق النهج الثوري المعادي لكل ما هو غربي، غير أن تبني النهج الاشتراكي لم يمنع قيام قطاع خاص في النشاطات الفرعية التحويلية للمنتجات الاستهلاكية، وكانت قوانين التسيير الذاتي الصادرة في مارس وأكتوبر 1963 أول التشريعات التي أسست لبناء شبه قطاع خاص في الجزائر أو ما أطلق عليه تسمية "الاشتراكية الخاصة"²، كما أن إعادة توزيع الملكيات المؤممة على فئة العمال والمزارعين وتنازل الدولة عن بعض الممتلكات العامة لفائدة أفراد جيش وجبهة التحرير الوطني كان بمثابة دعم وتشجيع للملكية الفردية، هذه الأخيرة لم تقتصر على القطاع الخاص المحلي فقط بل شملت المستثمرين الأجانب ولو بصفة محتشمة، حيث سمح قانون الاستثمار الصادر في 27 جويلية 1963 بنشاط المستثمرين الخواص الأجانب في الجزائر في بعض المجالات³، وفي عام 1966 جاء الأمر 66-284 الذي فتح المجال لرأس المال الخاص ومنحه مزيدا من الامتيازات شريطة حصوله على الاعتماد في شكل قيد

¹ مجموعة البنك الدولي، تقرير آفاق الاقتصاد الإقليمي، أكتوبر 2018، ص: 48.

² Guesmi, Ammar, **Réflexions sur le nouveau droit des investissements en Algérie**, Une Certaine Idée Du Droit Mélanges Offerts À André Decocq, 2004.

³ القانون 63-277 المؤرخ في 27 جويلية 1963، المتضمن قانون الاستثمار، الجريدة الرسمية الصادرة في 1963/08/02، العدد 53، السنة 1963.

قانوني¹، والملاحظ أن السياسات المنتهجة خلال هذه الفترة أسهمت بصفة غير مباشرة في تهميش القطاع الخاص المنزوي في بعض النشاطات الثانوية بعد اعتماد إستراتيجية التصنيع وإعطاء المؤسسات الوطنية الدور الأساس في التنمية المحلية والعملية الإنتاجية والتجارة الداخلية والخارجية، ولعل أبرز القيود التي واجهت القطاع الخاص آنذاك ما يلي:

- منع تدخل الخواص في القطاعات الإستراتيجية والحيوية؛
 - عدم السماح بمنافسة المؤسسات الوطنية في مختلف الأنشطة؛
 - الاستمرار في العمل بنظام الرخص ومراقبة نشاط قطاع الأعمال تضمنه لجان الاستثمار الوطنية والمحلية.
- خلال هذه الفترة شهد القطاع الخاص تطورا ملحوظا تجسد في عدد المشاريع التي تم الترخيص لها بالنشاط والمقدرة بـ: 688 مشروع أي ما يعادل 77,3% من إجمالي المشاريع المرخصة بما إلى غاية 1980، وحظيت قطاعات النسيج والصناعات الغذائية والنقل على مختلف المسافات بالنصيب الأوفر، غير أن هذا التطور بقي بعيدا عن تطلعات المستثمرين الخواص في ظل الظروف الحمائية والاحتكارية للقطاع العام والمؤسسة العمومية لمختلف الأنشطة، أما مساهمة القطاع الخاص في الناتج المحلي فتبقى الأرقام شحيحة ومتضاربة مع غياب الدراسات والأبحاث التوثيقية، بالرغم من كل هذا تبقى مساهمة القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي معتبرة نسبيا خاصة في بعض النشاطات مثل النسيج، البناء والأشغال العمومية، المنتجات الكيميائية والبلاستيك ويشغل نسبة هامة من اليد العاملة.

في الفترة الممتدة بين 1971-1979 شهد الاستثمار الخاص ركودا غير مسبوق تعكسه عدد المشاريع المرخصة والتي وافقت عليها لجان الاستثمار حيث لم تتعدى 200 مشروع، غير أن الاختلالات الكبيرة التي ظهرت على توزيع ونمو القطاع الخاص إضافة إلى بروز طبقة سياسية جديدة أكثر انفتاحا على مشاركة القطاع الخاص والتأسيس لتكامل بين القطاع العام وقطاع الأعمال، واللافت أن هذه الفترة شهدت تطورا هاما لقطاع البناء والأشغال العمومية وقد خص الاستثمار الخاص الوطني بدعم تضمنه القانون 82-11 الصادر في 21 أوت 1982 لتوطيدا للبناء الإشتراكي والأهداف الإنمائية ليوسع دائرة المشاركة والقطاعات التي يسمح فيها للقطاع الخاص بالنشاط مع بعض الإعفاءات الجبائية وشبه الجبائية والتسهيلات البنكية². وساهمت التعديلات القانونية المتخذة في تهيئة مناخ مساعد على المبادرة الفردية ويشهد القطاع الخاص نموا كما ونوعا حيث ارتفعت المؤسسات الخاصة من 9.387 سنة 1980 إلى 14.154 وحدة سنة 1984³، غير أن هذه الوضعية سرعان ما انقلبت رأسا على عقب بعد سنة 1986 وانحيار أسعار النفط والنتيجة ركود اقتصادي، وتراجع التنمية وترك آثاره على القطاع الخاص الذي عانى من نقص التموين بالمواد

¹ الأمر 66-284 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1386 هـ الموافق لـ 15 سبتمبر 1966 المتضمن قانون الاستثمارات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 80، السنة 1966.

² القانون رقم 82-11 المؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1402 هـ الموافق لـ 21 أوت 1982 المتعلق بالاستثمار الاقتصادي الخاص الوطني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 34، السنة 1982.

³ Omar Derras : **Place du secteur privé industriel national dans l'économie Algérienne**, Insaniyat / مجلة إنسانيات / N°1, 1997.

الأولية الضرورية وقطع الغيار والعتاد والتمويل اللازم، كل ذلك قضى على نشاط الكثير من المؤسسات الخاصة وقلص من إنتاجيتها ومعدلات تشغيلها.

لم تلغ الحقبة الاشتراكية تماما القطاع الخاص والمبادرة الفردية، حيث تركز النشاط الاقتصادي في يد المؤسسات العمومية، وهذا ما أثر سلبا على نمو قطاع الأعمال رغم الفرص المتاحة في مختلف القطاعات الإنتاجية بعد الفراغ الذي تركه فرار المعمرين وعجز المؤسسات العمومية عن تلبية الطلب المتزايد داخليا على السلع والخدمات خاصة تلك الموجهة لتلبية الطلب العائلي والمنتجات الاستهلاكية الوسيطة واتباعها سياسة الإستيراد على أوسع نطاق، ما كلف الخزينة العمومية مبالغ ضخمة في ظل عجز المؤسسات العمومية عن أداء الدور المنوط بها اقتصاديا واجتماعيا.

ثانيا: دور القطاع الخاص في ظل اقتصاد السوق.

مع دخول الجزائر حقبة جديدة من تاريخها الاقتصادي والتوجه نحو اقتصاد السوق وما رافق ذلك من إصلاحات تشريعية وتنظيمية في مجال الاستثمار أبرزها القانون 93-12 الذي ألغى كامل الفروقات بين القطاعين العام والخاص وبين المستثمر الوطني والأجنبي¹، هذا التوجه لخصته جملة من التشريعات والقوانين التي تم إصدارها بداية التحول نحو اقتصاد السوق، وتواصلت الإصلاحات الهادفة لتشجيع القطاع الخاص تزامنا مع تطور المنظومة التشريعية الوطنية بالرغم من النقائص المسجلة، ويمكن استعراض مختلف القوانين الصادرة في العقود الثلاثة الأخير في الجدول رقم (2. 11).

جدول رقم (2. 11): الإطار التشريعي المنظم للقطاع الخاص الجزائري في مرحلة اقتصاد السوق 1988-2022.

السنة	القانون	مجال التطبيق
1988	القانون 01-88 الصادر في	استقلالية المؤسسات العمومية الاقتصادية
1990	قانون النقد والقرض 90-10 الصادر في 14 أبريل 1990	تنظيم الجهاز المصرفي الجزائري
1991	المرسوم 37-91 الصادر في 19 فيفري 1991	تحرير التجارة الخارجية
1993	القانون 12-93 الصادر في 05 أكتوبر 1993	يتعلق بالاستثمار الخاص الوطني والأجنبي
1995	الأمر 22-95 الصادر في 26 أوت 1995	يحدد المجالات القابلة للخصوصية
2001	الأمر 03-01 الصادر في 20 أوت 2001 المعدل والمتمم	يتعلق بتطوير الاستثمار
2016	قانون رقم 09-16 الصادر في 03 أوت 2016	يتعلق بترقية الاستثمار
2022	قانون رقم 18-22 الصادر في 24 جويلية 2022	يتعلق بالاستثمار

المصدر: من إعداد الباحث تبعا للنصوص التشريعية والقانونية المعتمدة في الفترة 1988-2018.

¹ المرسوم التشريعي 93-12 المؤرخ في 27 ذي القعدة عام 1413هـ الموافق لـ 5 أكتوبر 1993 الخاص بترقية الاستثمارات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 64، السنة 1993.

وكانت الجزائر قد بدأت مسيرة الخصخصة وإصلاح للقطاع العام فور إصدارها القانون 88-01 الذي أعطى المؤسسات الاقتصادية الاستقلالية القانونية والمالية واعتماد اللامركزية في اتخاذ القرار، وطبقت الجزائر سياسة التطهير المالي للمؤسسات المتعثرة والتكفل بديونها تجاه البنوك التجارية، وقد أخذت الإصلاحات الاقتصادية والهيكلية فترة أطول مما كان متوقعا، وطبقت أولى برامج الخصخصة عام 1996 تحت رعاية البنك الدولي في محاولة لبيعها وتحويلها للقطاع الخاص، وبحلول 1998 تم تصفية 827 مؤسسة عامة¹، وقد نتج عن ذلك تسريح عدد كبير من العمال بلغ سنة 1991 معدل 50% من عمال القطاع العمومي. في هذه الوضعية بالذات؛ كان يفترض بالقطاع الخاص القيام بدوره التاريخي في عملية الانتقال نحو اقتصاد السوق وبملا الفراغ الرهيب الذي نتج عن مسارات الخصخصة، إلا أن شيئا من ذلك لم يتحقق والسبب هو عدم نضج وكفاءة المؤسسات الخاصة ومحدودية إمكاناتها المالية والبشرية وقلة تجربتها خاصة في المجال الصناعي الذي يتطلب نوعا من الاحترافية والتكنولوجيا الحديثة، مما قلل من تنافسيتها خاصة في ظل الانفتاح التجاري للسوق الداخلية والمفروض آنذاك من طرف المؤسسات الدولية في إطار تطبيق برامج التعديل الهيكل المتفق عليها مؤخرا، كل هذه العوامل ساهمت في عرقلة القطاع الخاص بالرغم من محاولة المشرع الجزائري تدارك الوضعية وإدماج القطاع الخاص عبر فتح مجالات الاستثمار في وجه مختلف المتعاملين.

بعد ذلك تعزز مسار الخصخصة بالأمر رقم 01-03 الصادر في 20 أوت 2001 الذي وسع العملية لمختلف قطاعات النشاط عدا الشركات الإستراتيجية الكبرى، ومست 1.270 مؤسسة منها 459 مؤسسة عمومية (EPE) و713 مؤسسة فرعية أو وحدة ثانوية، هذه الأرقام كان لها تأثير على مساهمة القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي ككل وعملية التنمية بصفة خاصة مع فتح الباب واسعا أمام المبادرة الفردية وتشجيع إنشاء المؤسسات المصغرة التي ساهمت في خلق نسيج صناعي وتجاري وخدمي متنوع في الجزائر، ومعها ارتفعت مساهمة القطاع الخاص في إجمالي الاستثمار المحلي ونسبتها في الناتج المحلي الإجمالي وطاقتها التشغيلية. كما اتبعت الدولة سياسة جديدة تستهدف التشجيع على إنشاء المؤسسات المصغرة لفائدة القطاع الخاص وبإشراف منها عبر هيئات رسمية تتكفل بتوجيه ومساعدة ودعم المستثمرين وتسهيل الإجراءات ميدانيا ولعل أبرز هذه الهيئات الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار سنة (1993)، الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب (1997)، الوكالة الوطنية لتسيير القرض المصغر (2004)، وبعض الوكالات والصناديق التي تم تحويلها أو إدماجها مع أخرى.

يبين الجدول رقم (2. 12) التطور الملحوظ في حجم الاستثمار الخاص بعد الانفتاح الاقتصادي والتعديلات الجوهرية التي مست الجانب التنظيمي ليتعدى نسبة نمو 700% خلال سبع سنوات فقط تمتد من 1994 إلى 2000، و طاقة تشغيلية بلغت 336 ألف عامل، واحتل قطاع الصناعات المرتبة الأولى ثم قطاع البناء والأشغال العمومية. في سنة 2012 شهد النسيج الاقتصادي تقدما كبيرا للقطاع الخاص وإحصاء 920.307 مؤسسة خاصة بنسبة 96% من إجمالي المؤسسات الإنتاجية والمقدر عددها آنذاك بـ: 959.718 مؤسسة مقابل 2,4% للقطاع العمومي (23.008).

¹ كريم النشاشيبي، صندوق النقد الدولي وتحقيق الاستقرار والتحول إلى اقتصاد السوق بالجزائر، واشنطن، 1998، ص: 132.

مؤسسة) و1,7% كشركات مختلطة (16.403 مؤسسة)، وفي خضم هذه الأرقام مثلت المؤسسات التجارية 55,7% من إجمالي المؤسسات الخاصة ثم المؤسسات الخدمية بنسبة 20% أما القطاع الصناعي فلم يتعدى 10% والتي هيمنت عليها الصناعات الغذائية¹، كما أن الغالبية العظمى من هذه المؤسسات تتسم بصغر حجمها الإنتاجي وطاقاتها التشغيلية المحدودة مما يقلل من مساهمتها في الناتج المحلي والنشاط الاقتصادي الكلي، وهذا ما جعل القطاع الخاص في هذه الفترة ضعيف الإنتاجية هش الهيكل قليل التنوع خدمي بالدرجة الأولى².

جدول رقم (2. 12): حجم الاستثمار الخاص في الجزائر بين 1994-2000 (مليار دينار).

السنة	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
إجمالي الاستثمار	114	219	178	438	912	685	798
عدد العمال	59.606	73.818	127.849	266.761	388.702	351.986	336.169

المصدر: ONS, annuaire statistiques n° 18,19

ويوضح الجدول رقم (2. 13) الموالى، مساهمة القطاع الخاص في خلق القيمة المضافة ضمن هيكل النشاط الاقتصادي المحلي، وعموما نلاحظ تحسنا في هذه النسب على مختلف المستويات وانتقل المعدل العام من 32,88% سنة 1985 إلى 70,75% سنة 2020، وتزيد هذه النسبة عن 85% خارج قطاع المحروقات، ويعود ذلك لسياسة الإنفتاح المطبقة منذ الإصلاحات الأخيرة والتي شهدت ارتفاعا محسوسا في استثمارات الخواص في قطاعات البناء والأشغال العمومية والنقل والتجارة ومختلف الخدمات مع بقاء الزراعة عند مستويات كبيرة.

جدول رقم (2. 13): مساهمة القطاع الخاص الجزائري في خلق القيمة المضافة (%) بين 1985-2020.

القطاع	1985	1989	1994	2001	2004	2009	2013	2018	2020
الزراعة	79,5	99,8	99,1	99,6	99,6	88,85	99,16	99,27	99,5
المحروقات	00	00	0,5	4,3	0,8	8,17	8,82	10,63	11,26
الصناعة خارج المحروقات	33,62	25,9	19,5	41,83	39	56,17	61,77	68,17	71
بناء وأشغال عمومية	29,17	35,9	55,75	69,12	73,5	85	86,34	81,54	80,85
نقل واتصالات	42,36	44,4	54	76,10	77	80,71	84	84,61	85,30
تجارة	60,5	77,10	84	93,9	93,6	93,63	94	94,06	94,71
خدمات	77,18	77,9	85	89,9	87,5	88,24	84,65	79,21	79,10
المجموع العام	32,88	45,84	46,6	46,95	48	54,57	57	63,6	70,75
المجموع خارج المحروقات	47,26	61,2	66,25	78,5	88	85,20	87	85,70	85,88

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الديوان الوطني للإحصائيات، حوصلة الحسابات الاقتصادية، المحاسبة الوطنية 1962-2020.

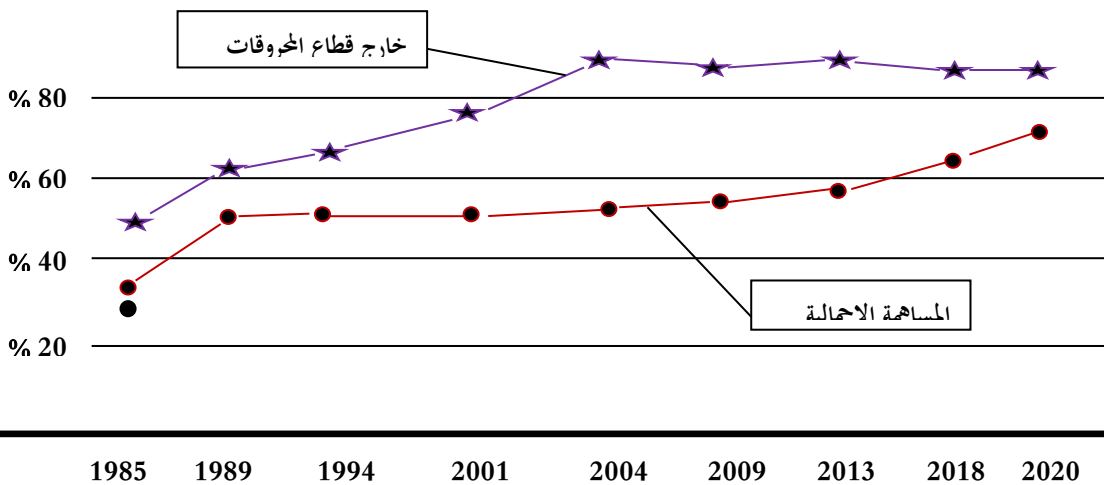
¹ ONS, Collections Statistiques, Série E : Statistiques Economiques, N° 168, janvier 2012, P : 9.

² بن زراع حياة، مرجع سابق، ص: 179.

وتشير معطيات نفس الجدول إلى بقاء الصناعات خارج المحروقات دون التطلعات حيث لم تتجاوز معدل 70% فيما يبقى قطاع المحروقات حكرا على القطاع العام عدا بعض الاستثمارات الموقعة باسم الشركات الأجنبية التي لا تتعدى 10% في أحسن الأحوال بعد تحرير القطاع أمام الأجانب سنة 2005، ومرد ذلك إلى طبيعة التشريعات التي تنظم القطاع وحجم الأموال والتكنولوجيا التي يتطلبها الاستثمار فيه، هذا وتظهر البيانات تباطؤا واضحا في تطور القطاع الخاص ومساهمته في النشاط الاقتصادي الإجمالي بداية من سنة 2015 تحت تأثير انهيار أسعار النفط وتراجع حجم الاستثمارات العامة في هذه الفترة والقيود التي تم فرضها على نشاط الاستيراد، ما يؤكد تفشي النظام الريعي وامتداد آثاره المباشرة وغير المباشرة لمختلف القطاعات والأنشطة الاقتصادية المحلية، ويبقى اعتماد القطاع الخاص في الجزائر بنسبة كبيرة على الاستثمار العمومي دون المشاركة في خلق فعلي للثروة حيث تقوم المبادرة الفردية على استغلال الوفرة التي يخلقها الطلب العام والتركيز على القطاعات التجارية والخدمية دون النشاطات المنتجة خاصة الصناعية منها والتي تتأثر أكثر بمناخ الاستثمار العام المحلي، إلى جانب غياب سياسة تصنيع واضحة المعالم وضعف الجانب التنظيمي والمؤسسي وعدم استقراره خاصة في السنوات الأخيرة، ولعل أبرز مثال على ذلك ملف تصنيع (أو بالأحرى تركيب) السيارات الذي أخذ وقتا أكثر من اللازم دون الوصول إلى نتائج ميدانية تشجع على إدماج القطاع الخاص في هذا المجال.

ويظهر الشكل الموالي نسبة تطور مساهمة القطاع الخاص إلى القيمة المضافة كنسبة مئوية في الجزائر في الفترة الممتدة بين 1985 و 2020 وهي الفترة التي شهدت تحويرا تدريجيا للنشاط الاقتصادي مع تعاقب القوانين والتنظيمات المتعلقة بالاستثمار، حيث عرفت هذه النسبة تطورا لافتا في مختلف قطاعات النشاط خارج المحروقات وانتقلت من 48% لتستقر فوق مستويات فاقت 80%، أما المساهم الإجمالية (بما فيها قطاع المحروقات) فعرفت استقرارا نسبيا في حدود 50% لتشهد نموا ملحوظا بداية من سنة 2014 ومرد ذلك إلى نتائج الصدمة النفطية وتراجع مساهمة القطاع النفطي ولا يفسر بتطور قطاعات خارج المحروقات.

شكل رقم (2.9): تطور مساهمة القطاع الخاص الجزائري في القيمة المضافة (%).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الديوان الوطني للإحصائيات.

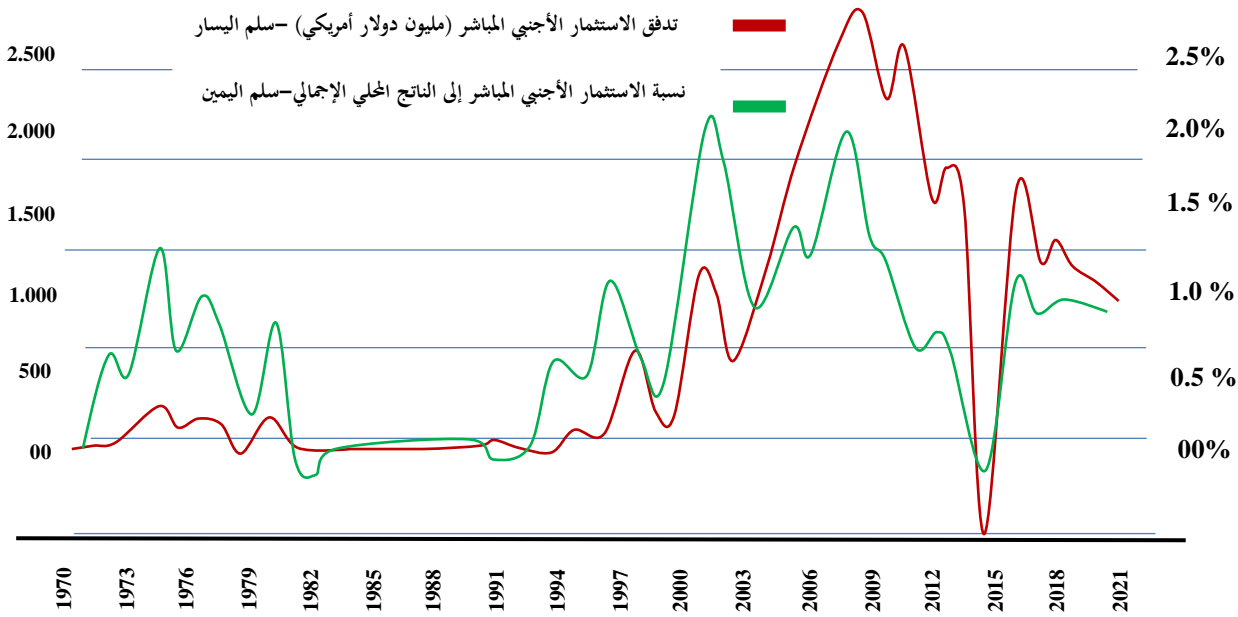
Rétrospective des Comptes Economiques de 1963 à 2018 & de 2018 à 2020.

إن تطور القيمة المطلقة لمساهمة القطاع الخاص في خلق القيمة المضافة لا يعني بالضرورة تحقيقه مستويات مقبولة من النمو ووصوله إلى التطلعات والدور المنوط به كمحرك رئيسي لعجلة التنمية، إذ لم يتمكن القطاع الخاص في الجزائر من ملء الفراغ الذي تركته المؤسسات العمومية بعد غلقها وتصفيتها نهاية القرن الماضي، أما مساهمته الفعلية في الابتكار وتطوير القطاعات المنتجة خاصة الصناعي منها فهي ضعيفة وبعيدة عن المستويات المحققة على الصعيد الدولي والإقليمي، هذا ما يعطي صورة للطابع الإتكالي للقطاع الخاص الجزائري الذي يفتقر لروح المبادرة والمخاطرة بعيدا عن الفكر الاستثماري الخاضع لآليات السوق الحر التي تستدعي مزيدا من الجهود والمبادرة بقيادة من قطاع الأعمال وتشكيل نواة قوية للاقتصاد المحلي.

المطلب الثاني: واقع الاستثمار الأجنبي في الجزائر.

طبقا لوجهة نظر منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD, 2010)، وصندوق النقد الدولي (IMF, 1996) والبنك العالمي (2001) فإن الاستثمار الدولي المباشر هو كل استثمار طويل الأجل لمعامل أجنبي خارج بيئته الأصلية بحيث يمتلك الأخير ما لا يقل عن 10% من أسهم وأصول المشروع، ويعبر تدفق الاستثمار الأجنبي عن مدى جاذبية مناخ الأعمال وفعالية سياسات الإصلاح الاقتصادي والاجتماعي المنتهجة كما يعتبر مؤشرا قويا تحتكم إليه مختلف الهيئات والمؤسسات عند القيام بالدراسات والاستشراف، والمعروف أيضا أن الاستثمار الأجنبي يعد مصدرا هاما للتمويل ونقل التكنولوجيا وتحسين الفعالية والإنتاجية وخلق مناصب العمل والمساهمة في الاندماج ضمن النظام الاقتصادي العالمي، والاستثمار الأجنبي يمثل بديلا تنمويا فعالا يجنب الدولة مختلف الضغوط التمويلية الداخلية والخارجية.

شكل رقم (2. 10): تدفق الاستثمار الأجنبي ومساهمته في الناتج المحلي الإجمالي للجزائر للفترة 1970-2021.



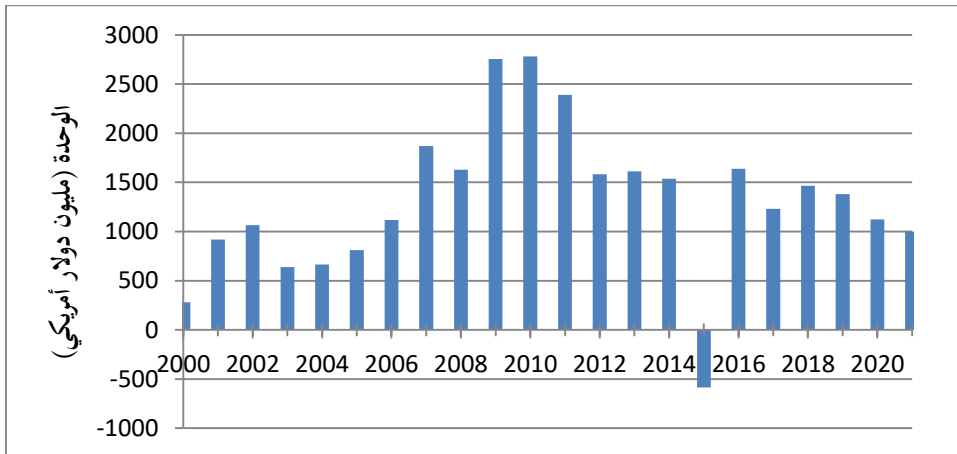
المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي

تبين معطيات الشكل (2. 11) تطور تدفق الاستثمار الدولي المباشر إلى الجزائر في الفترة الممتدة من 1970 حتى 2021، وعلى مدار الخمسة عقود الماضية يمكن ملاحظة ما يلي:

- غياب شبه كلي للاستثمار الأجنبي بين 1970 و1993 في الجزائر؛
- بداية انتعاش الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر في الفترة التي أعقبت الإصلاحات والتعديلات بعد التوجه نحو تحرير الاقتصاد، غير أن هذه النسبة لم ترقى إلى المستويات المنشودة إذ لم تتخطى حاجز 2,8 مليار دولار كأحسن رقم وكان ذلك سنة 2009، وتم تسجيل معظم هذه الاستثمارات في قطاع المحروقات؛
- الصدمة النفطية لعام 2014 تركت آثارها على الاستثمار الأجنبي الذي سحب استثماراته في هذا القطاع وتنازل معه تدفقات الاستثمار الأجنبي؛
- يبقى مساهمة الاستثمار الأجنبي في الناتج المحلي للجزائر ضعيفا في مستوى 2% في أحسن الحالات.

ويستعرض الشكل (2. 12) بعض الأرقام حول قيمة الاستثمارات الأجنبية في الجزائر بين عامي 2000 و2021، حيث استقطبت الجزائر ما قيمته 280,1 مليون دولار أمريكي سنة 2000، لتسجل تحسنا بين 2001 و2002 (1065 مليون دولار)، وبعد تراجع ملحوظ سنة 2003 لاحظنا تعافي مجموع الاستثمار الدولي المستقطب إلى غاية 2009 أين بلغ ذروته بمبلغ 2753,8 مليون دولار، ليعود بعدها ويسجل تراجعا وينخفض تحت الصفر سنة 2015، ليتعافى بعدها نسبيا فوق 1500 مليون دولار سنويا¹، أما السنوات الثلاثة الأخيرة فقد سجل الاستثمار الأجنبي المباشر 1466 مليون دولار أمريكي سنة 2018، 1382 مليون سنة 2019 و1125 مليون دولار سنة 2020.²

شكل رقم (2. 11): الاستثمار الدولي المباشر في الجزائر 2000-2021.



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على بيانات البنك الدولي.

¹ Mohammed Alazaiza, **Inward Foreign Direct Investment in Algeria: Determinants, Performance, Challenges in the Last Twenty Years**, International Journal of Innovation and Research in Educational Sciences, Vol. 7, Issue 3, 2020, PP: 227-241.

² World Investment Report 2021, **Investing in Sustainable Recovery**, UNCTAD/WIR/2021, P: 248.

في حقبة الاقتصاد المخطط؛ لم يكن بالإمكان الحديث عن الاستثمار الدولي المباشر في الجزائر حيث طبقت الجزائر سياسة اقتصادية مغلقة مناوئة لكل ما هو أجنبي، وقد سجل الاستثمار الأجنبي أقل من 0,5% كنسبة مئوية من إجمالي الناتج المحلي بين عامي 1991-1998 لترتفع بعدها سنة 2001 إلى معدل 2% عام 2001 بعد تطبيق سياسات أكثر تحملاً¹.

مع نهاية سنة 2020 قدرت حجم الاستثمارات الدولية المباشرة المتراكمة التي استقطبتها الجزائر خلال عقدين من الزمن بجوالي 33 مليار دولار أمريكي، بما يعادل 25% من نصيب مصر خلال نفس الفترة و45% نصيب المغرب وهو ما توضحه بيانات الجدول رقم (2. 14)، ما يعكس مناخ الاستثمار الهش في الجزائر خاص إذا علمنا أن النصيب الأكبر من هذه الاستثمارات إنما هو موجه مباشرة لقطاع المحروقات على خلاف الدول الأخرى التي كان لقطاعات الصناعة والزراعة والسياحة النصيب الأوفر.

جدول رقم (2. 14): تراكم الاستثمار الدولي المباشر في دول شمال إفريقيا بين 2000-2020 (مليون دولار أمريكي).

2020	2010	2000	
33086	19545	3379	الجزائر
132477	73095	19955	مصر
72273	45082	8842	المغرب

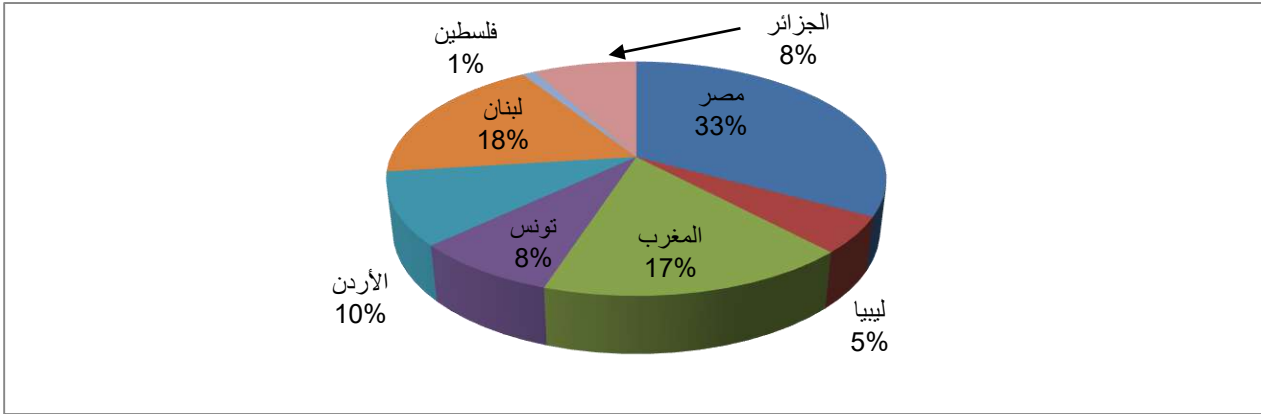
المصدر: World Investment Report 2021, Investing in Sustainable Recovery, UNCTAD/WIR/2021, P 252

إن استقطاب مزيد من الاستثمار الدولي يتطلب جهوداً أكبر لتحسين مناخ الأعمال ومحاربة أشكال الفساد والبيروقراطية، إضافة إلى العمل على إرساء منظومة قانونية أساسها الشفافية والاستقرار بعيداً عن الضبابية وكل أنواع البيروقراطية لتشجيع المستثمر الأجنبي على اقتحام السوق المحلي بعيداً عن كل أشكال عدم اليقين والضبابية التي تعرقل الاستثمار الأجنبي، فبيئة الأعمال تمثل محمداً هاماً لدعم الاستثمار المحلي والأجنبي على حد سواء بما هو معلوم في النظرية الاقتصادية حيث غاب هذا الشرط عن المنظومة الاقتصادية الجزائرية لوقت طويل وشكل عقبة كبيرة في وجه الاستثمار المحلي ولم تتمكن الجزائر من استقطاب الاستثمارات الأجنبية مقارنة بدول إقليمية وأخرى مجاورة نتيجة تراجع بيئة الاستثمار العامة. وتبقى جاذبية الجزائر للاستثمار الأجنبي المباشر متواضعة بالنظر للإمكانيات الطبيعية والبشرية التي تحوز عليها، وتذليل الترتيب العالمي والعربي في حجم التدفقات الواردة، ففي سنة 2019 كانت حصة الجزائر من الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد 8% من إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر الذي استقطبته منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، وفق تقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) الصادر سنة 2021 والذي شمل ثمانية دول²، وتتخلف الجزائر بعيداً عن مصر التي استحوذت على 33% من إجمالي الاستثمار الأجنبي في المنطقة، وكذلك كلاً من لبنان والمغرب والأردن بنسب 18%، 17%، و10% على التوالي.

¹ Mohammed Alazaiza, Op.cit. 2020 , PP: 227-241.

² OECD, Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives, OECD Publishing, Paris, 2021, P: 35.

شكل رقم (2. 12): توزيع الاستثمار الأجنبي المباشر في شمال إفريقيا والشرق الأوسط سنة 2019.



المصدر: OECD, Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives, 2021

المطلب الثالث: آليات إشراك القطاع الخاص لتحقيق التنمية في الجزائر.

أصبحت مسألة تنويع الاقتصاد وتوسيع سلة الصادرات خارج قطاع المحروقات هاجسا حقيقيا وضرورة حتمية في سبيل التخلص من سياسة الريع وبناء اقتصاد قوي قائم على الإنتاج وخلق قيمة مضافة تعطي للمبادرة الفردية وروح الابتكار مكانتها في عملية البناء الاقتصادي، وأول خطوة نحو التنويع الاقتصادي تقتضي توسيع قاعدة الاقتصاد الحقيقي المنتج للثروة خارج قطاع المحروقات من خلال دعم النسيج الصناعي والزراعي وتطوير قطاع الخدمات وإنتاج أكبر عدد ممكن من السلع بأكثر الكميات المتاحة والتركيز على الأسواق الخارجية وصولا إلى تنويع سلة الصادرات¹، هذا الحل العملي من جهته لا يمكن تطبيقه إلا من خلال إصلاحات هيكلية للبناء الاقتصادي وتعديل في البنية الإنتاجية وأوزان مختلف القطاعات بحيث يزيد فيها مساهمة بعض القطاعات الإستراتيجية وعلى رأسها الصناعة في الناتج المحلي الإجمالي بما يساعد من جهة على إحلال الواردات بالمنتج المحلي وزيادة قيمة الصادرات من جهة أخرى، هذه العملية من شأنها التأثير مباشرة على مختلف المؤشرات الاقتصادية للبلد كمعدلات النمو، الميزان التجاري، الحساب الجاري، احتياطات الصرف الأجنبي، إضافة إلى الآثار الأخرى الاقتصادية والاجتماعية التي تتركها عملية التنويع الاقتصادي.

ويشير الفكر الاقتصادي الحديث إلى استحالة تحقيق التنويع الهيكلي والاقتصادي دون إشراك القطاع الخاص الذي يتمتع بالقدرات الفنية والمالية والبشرية اللازمة لتنفيذ مشاريع استثمارية على قدر من الكفاءة والفعالية، وامتدت هذه القناعات لتشمل مختلف الخدمات التي كانت تعتبر إلى عهد قريب حكرا على الدولة وهيئاتها باعتبارها وظائف حصرية لها تستخدمها لتطبيق مختلف التوجهات والسياسات العامة، غير أن فشل الهيئات العامة في الوصول إلى الحد المطلوب من النجاح في إدارة المشاريع العامة وتوفير الخدمة العمومية لمختلف أطراف المجتمع أدى إلى ابتكار أساليب حديثة تسمح بتطبيق آليات التسيير المتبعة من طرف قطاع الأعمال على مختلف المشاريع العامة وفي ذلك تحقيق للكفاءة

¹Adeel Malik et al, **Economic diversification in the MENA**, The Exford institute for energy studies, June 2019, P: 18.

والفعالية في ظل رقابة ومشاركة الدولة وأجهزتها العامة حفاظا على سياساتها الاقتصادية والاجتماعية، هذا النموذج التنموي ذو الطابع التشاركي بين القطاع العمومي وقطاع الأعمال أخذ حيزا واسعا في العقود الثلاثة الماضية، وأصبحت صيغ التعاون الثنائي ملجأ للدول والحكومات لتنفيذ مختلف المشاريع العامة وتنفيذ الخدمات على نطاق واسع وسارعت عديد الدول إلى تبني هذا النموذج خاصة النامية منها تحت ضغوط عجز الموازنة وشح الموارد التي تتطلبها المشاريع العامة.

وقد أثبتت التجارب الدولية والإقليمية أن سياسات التنمية لا يمكنها التعصب لمنهج فكري محدد وتوجه أيديولوجي يلغي الأفكار المخالفة، وإنما يكمن سبيل نجاح النموذج التنموي والإصلاحات المطبقة في إتباع طريق وسط يجمع بين الليبرالية وتدخل الدولة¹، في محاولة لإيجاد التوازن ودعم النمو عبر قوانين السوق الحر التي يحركها القطاع الخاص بإمكاناته المالية والبشرية تحت تنظيم ومراقبة الدولة وفق أولوياتها الاجتماعية، حيث أن دعم الدولة وهيئاتها العامة ضروري خاصة في المراحل الأولى للعملية التنموية ولكنها غير كافية ويجب دفعها بقوى السوق القائمة على القطاع الخاص الذي يعزز تنافسية الوحدات الإنتاجية وكفاءتها وقدراتها على الإندماج محليا ودوليا. وتشهد الساحة الاقتصادية الدولية تطبيق آليات جديدة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتعزيز الأداء الحكومي من خلال المضي قدما في إزالة الحدود التقليدية بين القطاعين العام والخاص والتأسيس لشراكة وتعاون بينهما، وتساهم هذه الآلية في جمع وحشد كافة إمكانيات المجتمع وموارده وخبراته لدى القطاع العام والخاص ودمجها في إطار تنفيذ مختلف المشاريع التنموية على أساس تشاركي تعاوني ومنفعة متبادلة.

من شأن زيادة الاستثمارات العامة والخاصة على حد سواء تعزيز الطلب الكلي على المديين القصير والطويل، وإرساء مستويات النمو الممكنة مستقبلا والرفع من الإنتاجية، وللإستثمارات العامة دور مهم في هذا الصدد كما رأينا سابقا، من خلال توفير البنية الأساسية التحتية الضرورية، التي تساهم في تحفيز ودفع الإستثمار الخاص، ومن دون إغفال الإستثمارات الموجهة للبنية الاجتماعية خاصة الصحة والتعليم التي من شأنها الإسهام في الرفع من كفاءة رأس المال البشري. وتعتمد الجزائر أساسا على القطاع العام في توفير البنية التحتية من خلال مشاريع مملوكة للدولة، مع مشاركة ضعيفة من القطاع الخاص المحلي والأجنبي، غير أنه سيكون من الضروري تعبئة وإشراك رأس المال الخاص في هذا النوع من الإستثمار بالنظر لمحدودية موارد المالية العامة²، كما تعتبر الإستثمارات الخاصة مهمة لزيادة الطاقة الإنتاجية للاقتصاد وتعزيز الفاعلية من خلال تطبيق سياسات وأساليب جديدة أساسها النجاعة والجودة لتحسين كفاءة البنية التحتية وجلب التكنولوجيا والمهارات الحديثة إضافة إلى تخفيف العبء المالي على الموازنة العامة³، وستتيح هذه الجهود التحول من النموذج الحالي الذي تقوده الدولة إلى نموذج جديد أكثر ديناميكية وجهود ثنائية بين القطاعين العام والخاص. وتشكل

¹ Mohamed Sadoudi, **Réforme et Développement en Algérie**, revue de l'économie et de statistique appliqué, Vol. 1, N° 2, 2004, PP : 9-26.

² Jordi Rosell, Angel Saz-Carranza, **Determinants of public-private partnership policies**, Public Management Review, Taylor & Francis Group, 2019.

³ OECD, **Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives**, OECD Publishing, 2021, Paris, P: 152.

التكلفة العالية لبناء، إدارة وتسيير البنية التحتية ومختلف المرافق الاجتماعية حملا ثقيلًا على الموازنة العامة التي تواجه ضغوطا كبيرة نتيجة الارتفاع الكبير في الإنفاق الجاري والذي مرده تزايد كتلة الأجور لموظفي وعمال القطاع العام ومعاشات التقاعد والتحويلات الاجتماعية المختلفة، وبهذا تضيق فرص تمويل الإنفاق العام ككل والاستثمار المنتج على وجه الخصوص¹، وللتعاطي مع هذه الوضعية اتجه عدد معتبر من الحكومات نحو التعاون مع القطاع الخاص لضمان استمرارية التنمية والخدمات العمومية تحت ضغط النمو الديموغرافي والعجز المتزايد للموازنة العامة، وبهذا يكون ضمان تدفق رأس المال الخاص لتمويل مشاريع البنية التحتية بديلا استراتيجيا بيد الحكومات لتعويض عجزها وشح مواردها².

تشير تجارب البلدان المختلفة أن مشاريع البنية الاقتصادية هي أكثر جاذبية لرأس المال الخاص من مشاريع البنية الاجتماعية (كالتعليم والصحة) بالنظر لارتفاع معدل العائد فيها، وعليه فمن المنطقي التركيز على الاستعانة بالشراكة بين القطاع العام والخاص في مثل هذه المشاريع التي تتسم بجاذبية كبيرة للشريك الخاص³، والاستفادة من المزايا التي يوفرها هذا النموذج، كما زاد اعتماد الدول على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في العقود عبر العالم على اختلاف مستوياتها من دول متقدمة، ناشئة أو نامية في سبيل تنويع مصادر لتمويل مختلف المشاريع وتخفيف حجم المخاطر والاستفادة من خبرة الشريك الخاص المحلي والأجنبي في إقامة وتسيير المشاريع العامة، ويمكن تلخيص أهم الدوافع المحفزة لتوسيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في ثلاث محاور رئيسية وهي⁴:

- تعبئة مزيد من الموارد: خاصة مع الصعوبات المتزايدة التي تواجه الحكومات على صعيد التمويل الكافي لتنفيذ برامجها الاقتصادية والاجتماعية خاصة في الدول النامية أين يمكن لرأس المال الخاص سد هذه الفجوة التمويلية.
- زيادة الكفاءة والفعالية: التي يتميز بها القطاع الخاص مقارنة بالقطاع العام وهيئاته التي تفتقر للإمكانات المادية والبشرية وأساليب التسيير الحديث بما يعد إهدارا لثروات الشعوب.
- المساهمة في إصلاح القطاع العام: من خلال إعادة هيكلة القطاع وتوزيع الأدوار والفصل واجبات وحقوق الأطراف المتدخلة في إنجاز المشاريع وتقديم الخدمة العمومية وما يليها من ترتيبات وإصلاحات قانونية وتنظيمية.

إن تطبيق الشراكات بين القطاعين العام والخاص يقتضي تكييف القوانين والتنظيمات التي تضمن آليات التعاون بين هذين القطاعين وإضفاء مزيد من المرونة في تسيير مختلف العقود التي تعد اصل هذه الشراكات، وتطور عقود الشراكة هذه لتسمح بتكييف النموذج التشاركي عبر خبرات وجهود مبدولة من طرف مختلف الفاعلين.

¹ Vito Tanzi, **Advanced Introduction to Public Finance**, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, P: 6.

² Barbara Weber, Mirjam Staub-Bisang, Hans Wilhelm Alfen, Op.cit., P: 1.

³ برناردين أكيوتوي، ريتشارد همينغ، وغيرد شوارتز، الاستثمار العام والشراكة بين القطاعين العام والخاص، سلسلة قضايا اقتصادية، صندوق النقد الدولي، 2008، ص: 14.

⁴ Asian Development Bank (ADB), **Public-Private Partnership Handbook**, 2017, P: 5.

خلاصة الفصل الثاني:

تناولت محاور هذا الفصل من الدراسة واقع الاقتصاد الجزائري وجهود التنمية المطبقة منذ الاستقلال، حيث تخللها عرضا مقتضبا لمختلف البرامج التنموية المنتهجة وهيكلها ومساهمة مختلف الفاعلين فيها من القطاع العام والخاص، المحلي او الأجنبي، وقد مكنت من الوقوف على مواطن النقص والقصور التي قوضت من جهود التنمية وبعض الاختلالات التي يعرفها الاقتصاد الجزائري بصفة عامة ومسار التنمية الاقتصادية بصفة أخص، حيث جاءت نتائج هذا الفصل على النحو التالي:

- لم تتمكن الجزائر من بناء نموذج اقتصادي فعال قادر على الدفع بعجلة التنمية على مدار ستة عقود، في ظل نظام ريعي رهين لتقلبات أسعار النفط في السوق الدولية
- الاختلالات الهيكلية العميقة التي تشوه تركيبة الاقتصاد الجزائري وتعيق الوحدات الإنتاجية المكونة للثروة مع فشل الإصلاحات المطبقة؛
- ضعف القطاع الخاص وقلة خبرته ومحدودية مساهمته في تفعيل التنمية الاقتصادية وخلق الثروة، خاصة في المجال الصناعي الذي يتطلب الكثير من الموارد والتكنولوجيا والتقنية الحديثة للاندماج في السوق الوطنية؛
- اعتماد الجزائر لنموذج تنموي قائم على الاستثمار العمومي المدعوم كليا من الميزانية العامة للدولة التي شكلت فيها الجباية البترولية أهم مورد، ولم يتغير المشهد كثيرا عند التحول لاقتصاد السوق نهاية ثمانينيات القرن الماضي، حيث لم نتلمس تلك الرغبة الحقيقية في التغيير مع غياب إستراتيجية واضحة لتفعيل آليات السوق الحر القائم على المنافسة والحرية وتشجيع الاستثمار الخاص؛
- التحول المزعوم نحو اقتصاد السوق كان صوريا فقط دون تغيير في مناهج التسيير والإدارة العامة التي بقيت وفيه لطرق تقليدية قائمة على تقسيم الربح وتمويل الاشتراكية الاجتماعية التي قوضت روح الابتكار والمبادرة وخلقت مؤسسات طفيلية تتغذى على برامج الاستثمار العمومي، يتسع نشاطها بزيادة الربح المتأتي من انتعاش أسواق النفط وتختفي مع تقلص الموارد ما جعلها عالية على الاقتصاد الوطني وغير قادرة على تحقيق القيمة المضافة ولعب الدور المنوط بها في تنويع هيكل الإنتاج والصادرات خارج المحروقات.
- فشل النموذج التنموي القائم على الاستثمار العمومي يعود بالأساس إلى غياب الكفاءة والفعالية التي لا يمكن ضمانها إلا من خلال زيادة إدماج رأس المال الخاص ومساهمته في مختلف القطاعات عبر الآليات المتاحة، وعلى رأسها الشراكة بين القطاعين العام والخاص والإستفادة من المزايا الاقتصادية والاجتماعية التي توفرها.

الفصل الثالث

تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) لتطوير قطاع النقل

- المبحث الأول: قطاع النقل في الجزائر، واقع وتحديات.
- المبحث الثاني: واقع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في مشاريع النقل.
- المبحث الثالث: فرص تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في مجال النقل في الجزائر على ضوء التجارب الدولية.

تمهيد:

يلعب قطاع النقل وهياكله القاعدية دورا بارزا في الحياة الاقتصادية والاجتماعية الحديثة، فجميعنا نستعمل الطرقات يوميا وبصفة منتظمة لتلبية حاجتنا اليومية، حيث نذهب إلى عملنا ويصل الأطفال إلى مدارسهم وجامعاتهم، وتساهم شبكات النقل في نقل ملايين البشر والآليات ووسائل الإنتاج عبر العالم في حركة دؤوبة تضمن استمرار الحياة والنشاط الاقتصادي، وعبر شبكات النقل المختلفة يتم نقل السلع والبضائع للمستهلك وتشكل همزة وصل بين المنتج والمستهلك وبها تستكمل سلاسل الإمداد الدولية والمحلية وتسوق المنتجات لتشكيل عماد التجارة العالمية وعصب الاقتصاد، ويتكون قطاع النقل أساسا من شبكة معقدة من الطرق البرية والبحرية والجوية والهياكل المتصلة بها من طرق سريعة وأنفاق وجسور وشبكات السكك الحديدية والميترو والترامواي والموانئ والمطارات.

تشير التقارير والأبحاث إلى فعالية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في تنفيذ المشاريع العامة في قطاع النقل والتي تمثل نسبة معتبرة مقارنة بباقي القطاعات عبر العالم، حيث احتضن قطاع النقل وجسد تجربة الشراكة مع القطاع الخاص منذ قرون عديدة لإنجاز الطرقات العامة ومد الجسور وإقامة واستغلال الخطوط التجارية البحرية، حيث تم إنجاز أغلب الجسور والطرقات الرئيسية في مدينة لندن ما بين القرنين الثامن عشر والتاسع عشر بمساهمة من القطاع الخاص، كما تم استخدام نموذج الرسوم مقابل استخدام الطرق العامة منذ عام 1664 في بريطانيا، أما في الولايات المتحدة الأمريكية فقد تم بناء جسر بروكلين الشهير (Brooklyn) في مدينة نيويورك الأمريكية بمساهمة من القطاع الخاص، ولا يختلف الحال كثيرا في باقي دول أوروبا كفرنسا وهولندا وألمانيا لتعرف الشراكة تطورا نوعيا نهاية القرن الماضي وعلى مدار ثلاثة عقود أصبحت الصيغة الأكثر إتباعا في إنجاز وتنفيذ مشاريع البنية التحتية خاصة في قطاع النقل، وعرفت الشراكة (PPPs) توسعا كبيرا بداية من عام 1980 في مناطق عدة خاصة أمريكا اللاتينية وجنوب وشرق آسيا في مشاريع النقل، وتعددت هذه العقود بين البناء، التشغيل، الصيانة أو الجمع بينها في شكل عقود متدرجة تبعا لنسبة مساهمة القطاع الخاص والمخاطر التي يتحملها.

ويأتي هذا الفصل من الدراسة لي طرح واقع آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في مشاريع النقل والهياكل المرتبطة وفرص تفعيلها محليا قياسا بتجارب دولية وخبرات ميدانية، وجاءت محاور الفصل على الترتيب الموالي:

- واقع وتحديات قطاع النقل في الجزائر؛
- واقع الشراكة (PPPs) بين القطاعين العام والخاص في مشاريع النقل (رؤية دولية)؛
- فرص تفعيل الشراكة (PPPs) في قطاعات النقل محليا على ضوء التجارب الدولية.

المبحث الأول: قطاع النقل في الجزائر، الواقع والتحديات.

يحتل قطاع النقل الجزائري وضعياً متأخراً في التصنيف الدولي من حيث نوعية البنية التحتية وتنافسيتها إذ يقبع في المرتبة 97 عالمياً مع تسجيل معدل 3,5 من أصل 7 درجات ممكنة حسب تصنيف المنتدى الاقتصادي العالمي لعام 2018¹، هذه الوضعية والتي يوضحها الجدول (3. 1) تستلزم العمل على الرفع من وتيرة البناء ورصد التمويل اللازم لدعم قطاع النقل مع التركيز على النوعية التي من شأنها ضمان الكفاءة اللازمة، خاصة وان قطاع النقل أصبح يمثل عاملاً حاسماً في دعم النشاطات المنتجة واستقطاب الاستثمارات إضافة إلى آثاره المباشرة على مستويات التنمية الاقتصادية ومستوى المعيشة.

جدول رقم (3. 1): تنافسية قطاع النقل الجزائري وترتيبه العالمي 2018.

العلامة (على مقياس من 1 إلى 7 درجات)	الترتيب العالمي	
3,5	97	البنية التحتية (المعدل العام)
3,5	89	نوعية الطرقات
3,4	49	السكك الحديدية
3,4	96	الموانئ
3,7	107	المطارات

المصدر: Klaus Schwab, Global Competitiveness Report 2017–2018, P45

المطلب الأول: تحديات قطاع النقل في الجزائر.

يتطلب توفير شبكة متكاملة من هياكل ومنشآت النقل القاعدية على قدر من التطور والكفاءة وصولاً إلى مختلف مناطق وأقاليم الجزائر المتباعدة والمتنوعة جغرافياً وفقاً لمتطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية إكفائية بما يشكل تحدياً كبيراً للحكومة، وهذا الهدف يستدعي توفير الموارد المالية والخبرات التقنية اللازمة لذلك دون إهمال خصوصيات القطاع، وتحقيقاً لذلك فإن جهود تنمية القطاع نجدها موزعة بين عدة دوائر حكومية كوزارة الأشغال العمومية، وزارة النقل، مختلف الجماعات الإقليمية، وعدة هيئات مركزية متخصصة مثل الوكالة الوطنية للطرق السريعة (ANA)، إضافة إلى مؤسسات وطنية عمومية مكلفة بتسيير وتطوير مختلف المنشآت القاعدية القطاعية، ونجد هنا المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) والمؤسسات الوطنية لتسيير الموانئ وأخرى لتسيير شبكات النقل الحضري والترامواي وميترو الأنفاق والمنتشرة عبر ولايات عدة.

¹ Klaus Schwab, The Global Competitiveness Report 2017–2018, World Economic Forum, Insight Report, 2018, P: 45.

وقبل التفصيل في هذه النقطة وجب التمييز هنا بين البنية التحتية لقطاع النقل، وخدمات النقل المرتبطة بها وضبط العلاقة بينهما، حيث يقصد بالبنية التحتية مجموع الأصول العينية والثابتة في فروع القطاع من طرقات وجسور وأنفاق وموانئ ومطارات تستخدمها الوحدات الاقتصادية لنقل وتسويق منتجاتها أو المسافرين في تنقلاتهم، أما خدمات النقل فتتنافس عليها عديد الشركات والمتعاملين العموميين والخواص تبعا لخصوصيات كل فرع¹، في الجزائر يتميز هذا الهيكل باحتكار شبه كامل لأصول البنية التحتية من طرف الدولة وهيئاتها العامة وبعض الشركات العمومية القطاعية التي كرسها القانون لتمثيل الدولة والتصرف باسمها وطنيا أو محليا، أما الخدمات فتشهد نوعا من الإنفتاح ومشاركة القطاع الخاص في توفير الخدمات على نطاق واسع خاصة في مجال النقل البري مقارنة بخدمات النقل البحري والجوي.

تطورت مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الخام للجزائر منذ الاستقلال وصلت مستويات بين 10% و15% سنويا في العقدين الماضيين، مستفيدة من الاستثمارات الضخمة الموجهة للقطاع في مجال الطرقات العامة والسريعة، والجسور والأنفاق، خطوط السكك الحديدية، الموانئ والمطارات، والتي تدخل جميعا ضمن الهياكل القاعدية لقطاع النقل والمنقسمة بين دائرتين وزاريتين هما وزارة الأشغال العمومية، ووزارة النقل إضافة إلى جهود الجماعات الإقليمية في مد وصيانة الشبكات المحلية الولائية والبلدية خاصة في مجال الطرقات، وحسب دراسة لمجموعة أكسفورد للأعمال فقد أنفقت الجزائر ما قيمته 10 آلاف مليار دينار لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل بين 1999-2017 أي ما يعادل 72,6 مليار يورو بنسبة 3% من الناتج المحلي الإجمالي لنفس الفترة².

جدول رقم (3. 2): مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي للجزائر 1963-2021 (مليون دينار)

قطاع النقل	1963-1968	1969-1973	1974-1979	1980-1986	1987-1999	2000-2014	2015-2021
قيمة المساهمة (مليون دينار)	2.950	5.922	25.913	80.237	1.197.925	12.067.977	14.041.630
نسبة المساهمة (%) إلى الناتج المحلي	3,35	5,38	6,38	6,17	7,73	10,46	13,77
مجموع الناتج المحلي الإجمالي (مليون دينار)	87.930	110.097	405.811	1.299.915	15.491.938	115.353.229	102.000.609

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات المركز الوطني للإحصاء (ONS)، الحسابات الاقتصادية لفترات مجمعة.

¹ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، دليل الأونسيترال (UNCITRAL) التشريعي بشأن الشراكات بين القطاعين العام والخاص (تموز/جويلية 2021)، فيينا، النمسا، ص 13.

² Laridji M. Amine, Maliki Bahaeddine, **Transport infrastructure spending in Algeria; State of the art**, MECAS review, V° 17/N°1, University of Aboubeker Belkaid, Tlemcen, Algeria, March 2021, PP: 125-137

وتوضح بيانات الجدول رقم (3. 2) التطور النوعي لمساهمة قطاع النقل إلى الناتج المحلي الداخلي للجزائر والتي انتقلت من 3,35% غداة الاستقلال إلى 6,38% نهاية المخطط الرباعي الثاني عام 1979 وتواصل تقدمها لتتخطى عتبة 10% مع انطلاق برامج الإنعاش الاقتصادي مطلع الألفية الثالثة ووصلت مستويات قاربت 15%، هذه النسب والأرقام تبين الأهمية التي توليها السلطات في الجزائر لقطاع النقل بالنظر لقيمته كعنصر داعم للتنمية والنشاط الاقتصادية وحياة الفرد.

إلى وقت غير بعيد اعتمدت مختلف الدول على الاستثمارات العامة الممولة من طرف الخزينة العمومية لإنجاز وتطوير شبكات النقل من طرقات وموانئ ومطارات وجسور وأنفاق، ونظرا لأهمية القطاع الإستراتيجية فإن الدول لا ترغب في فقدان ملكيتها لأصول قطاع النقل ومنشآته القاعدية وتتجنب بيع أصوله لقطاع الأعمال وعليه تكون مجبرة على إتباع إحدى الطريقتين الموائمتين لإنجاز وتشغيل وصيانة البنية التحتية القاعدية لقطاع النقل وهما:

أولاً: الصفقات العامة: وهي الطريقة التقليدية المتبعة في مجال دراسة، إنجاز، صيانة وتطوير وتسيير المرافق العامة والمنشآت القاعدية ومشاريع البنية التحتية، وفيه تتعاقد الدولة ممثلة في هيئاتها العامة وأشخاص القانون العام مع أطراف أخرى لتنفيذ مرحلة أو أكثر من المشروع كلياً أو جزئياً في أجل محدد وتكلفة معينة في إطار برامج التنمية المسطرة، وهنا تتحمل الدولة كامل المخاطر والأعباء والمسؤوليات على درجة عالية من البيروقراطية والإجراءات الإدارية المعقدة التي تؤثر في الغالب على السير الحسن للمشروع وآجال التنفيذ وتكلفة الإنجاز ونوعية الأشغال والخدمات، للإشارة فإن الصفقات العمومية هي الطريقة الغالب إتباعها في الجزائر في ظل غياب قوانين وتنظيمات واضحة لإبرام عقود الشراكة مع القطاع الخاص، كما أن مساهمة القطاع الخاص في إنجاز البنية التحتية تبقى محدودة للغاية.

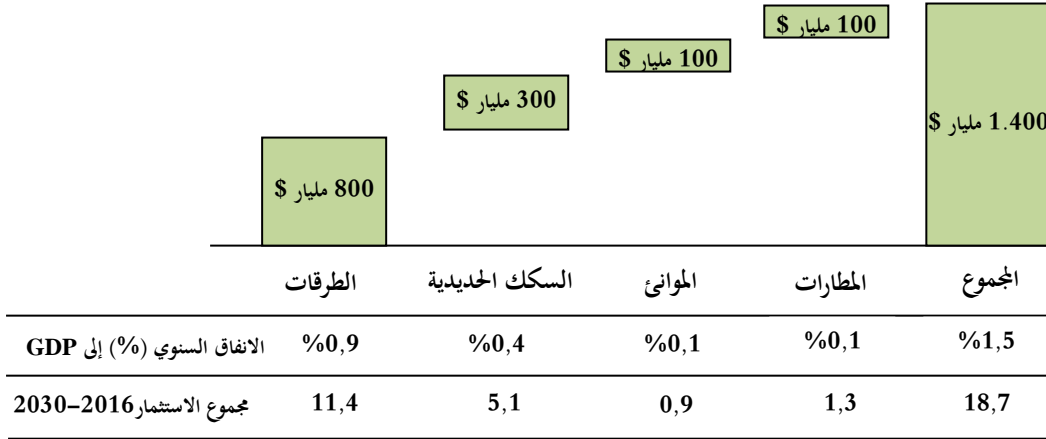
ثانياً: الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs): كما رأينا سابقاً فالشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) هي عقود مبرمة بين الدولة أو أحد هيئاتها العامة مع شريك خاص وكفي أو أجنبي لتنفيذ مرحلة أو أكثر من المشروعات العامة أو تقديم الخدمات العمومية، وفيها يتحمل الشريك الخاص جزءاً من المخاطر ويساهم في توفير قسط من التمويل، هذا النوع من العقود يسمح بضمان الملكية العامة للأصول المنجزة لفائدة الدولة والاستفادة من المزايا الاقتصادية التي يتمتع بها القطاع الخاص.

غير أن هذه الجهود واجهت تحديات كبيرة خاصة من الجانب المالي، فمحدودية الموارد لا تستجيب لمتطلبات الاستثمار الكبيرة لقطاع النقل والتي يقدرها الخبراء في حدود 3% من الناتج المحلي الإجمالي كمعدل عالمي وتزيد هذه النسبة لدى الدول النامية، وتشير تقديرات منظمة التعاون والتنمية (OECD) لهذه الفجوة في تقريرها الصادر عام 2017، حيث ترى أن قطاع النقل العالمي وعلى رأسه الطرقات والسكك الحديدية والمطارات والموانئ يتطلب 2,7 تريليون دولار أمريكي سنوياً بين عامي 2016-2030 كقيمة صافية للاستثمارات لبلوغ أهداف التنمية المسطرة¹.

¹ Mariana Mirabile, Virginie Marchal, Richard Baron, **Technical note on estimates of infrastructure investment needs (OECD), Background document to the report investing in Climate, Investing in Growth**, July 2017, P: 3.

وفي تقارير منفصلة يشير الخبراء إلى حاجة قطاعات النقل لاستثمارات تفوق 18,7 تريليون دولار أمريكي في الفترة الممتدة بين 2016 و2030 موزعة حسب الأرقام التي يوضحها الشكل رقم (3.1)، تكون فيها حصة الأسد لشبكات الطرقات وهياكلها بمجموع 11,4 تريليون دولار أمريكي.

شكل رقم (3.1): الفجوة الدولية في مجال النقل دولياً (مليار دولار أمريكي) بين 2016-2030.



المصدر: ¹ McKinsey report -Bridging Global Infrastructure Gaps, 2016

من جهته يقدر البنك الآسيوي للتنمية (ADB) احتياجات المنطقة من الاستثمارات في مجال البنية التحتية للنقل بـ: 2,6% إلى الناتج المحلي الإجمالي (GDP) بين سنتي 2020-2030 دون احتساب مشاريع النقل الحضري، وفي أمريكا اللاتينية تحتاج مشاريع النقل (الطرق والسكك الحديدية فقط) إلى استثمارات بمعدل 2,2% من الناتج المحلي (GDP) هذه النسبة تصل في دول إفريقيا جنوب الصحراء لمعدلات 4,8% من الناتج المحلي (GDP)، هذه الوضعية خلفت وراءها فجوة تمويلية يصعب سدها انطلاقاً من مصادر التمويل العامة وأصبح من الضروري التفكير في طرق جديدة لإشراك القطاع الخاص في سد هذه الفجوة من خلال الشراكة، كما أن الجانب المالي لا يعد التحدي الوحيد الذي يواجه الاستثمار العام في مجال الطرقات والنقل، فغياب الفعالية والنجاعة المطلوبة لمثل هذه المشاريع يبقى حاجساً يؤرق الدول والحكومات لبلوغ أهداف التنمية المسطرة وتجنب مزيد من التبذير وإهدار المال العام، هذا ما يقودنا مباشرة إلى استهداف قيمة أكبر لإنفاقنا على القطاع أو ما يعرف بـ: (Value For Money).

من الصعب جداً تحديد حجم الفجوة في الجزائر بالنظر لغياب الإحصائيات الدقيقة الخاصة بقطاع النقل، غير أنه من المؤكد ضعف البنية التحتية وهشاشتها وحاجتها لمزيد من الدعم والتطوير والحاجة الملحة لإطلاق مشاريع هامة لفك العزلة عن المناطق المعزولة وتنويع شبكة النقل ومراعاة الخصوصيات الطبيعية لكل منطقة بما يسمح بدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مع التركيز أكثر على النوعية واحترام آجال التنفيذ، كما أن توسيع وتطوير شبكات النقل

¹ <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Public-Sector/gx-ps-funding-and-financing-smart-cities-20181.pdf>. (تاريخ المشاهدة 30 جوان 2022)

المختلفة تبقى أكثر من ضرورية في الجزائر التي تبقى خاصة في المناطق الجبلية والسهبية والصحراوية الشاسعة، نفس الكلام ينطبق على نوعية البنية التحتية الثانوية المرافقة لهياكل النقل الكبرى والرئيسية التي لا ترقى إلى المستوى المطلوب.

ويتميز قطاع النقل بخصائص متعددة تجعل منه ميدانا خصبا لتفعيل الشراكة مع القطاع الخاص وتفتح آفاقا واعدة أمامها ومنها:

- الأهمية الاستراتيجية للقطاع اقتصاديا واجتماعيا ما يجعل الاستثمار فيه أمرا ضروريا في سبيل بناء وتطوير ودعم التنمية بالنظر لآثاره المباشرة على حياة الأفراد وعلاقته بالدورة الاقتصادية؛
- التكلفة العالية لمشاريع النقل التي تتطلب أموالا باهظة يصعب توفيرها خاصة في الدول النامية ووقت الأزمات، هذه التكاليف لا تقتصر على مرحلة الإنجاز فحسب بل تمتد إلى مصاريف الصيانة والتسيير طيلة حياة المشروع؛
- التطور الفني والتقني لطرق الإنجاز الحديثة ما يتطلب إدماج مزيد من التكنولوجيا والخبرة على مستوى عالي من الكفاءة والتي لا يمكن توفيرها إلا عن طريق مشاركة القطاع الخاص؛
- مدة حياة مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل طويلة الأجل وتصل إلى مئة سنة ما يجعل البحث عن الجودة أمرا مطلوبا في تنفيذها؛
- تتميز مشاريع النقل بسيولة عالية حيث يمكنها توفير مداخيل فور دخولها حيز الخدمة عبر الرسوم والإتاوات المفروضة مقابل الاستغلال ما يجعلها أكثر جاذبية وضمانا للشريك الخاص.

يقوم مبدأ الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال شبكات وهياكل النقل على فكرة بسيطة تتمثل في قيام الشريك الخاص بدراسة، تخطيط، إنجاز، صيانة وتسيير مختلف المشاريع والمنشآت القاعدية للقطاع مقابل استرداده تكلفة الاستثمار عبر فرض رسوم وإتاوات غالبا ما تمتد على فترات طويلة الأجل¹، وفي بعض الحالات لا يكون مشكل التمويل الهدف الأول من وراء آلية الشراكة مع القطاع الخاص وإنما تقوم الحكومة أو الهيئة العامة باستهداف خبرة القطاع الخاص التقنية والإدارية وتحسين جودة المشروع والخدمة المتصلة به²، إلى جانب تقليص فترات الإنجاز والتي تسمح بتفادي نسبة هامة من التكاليف الإضافية المرتبطة بإعادة التقييم ومخاطر الصرف حيث تشير الدراسات أن الشراكة تسمح بتقليص مدة الإنجاز 25-30% مقارنة بطرق الإنجاز التقليدية، وفي هذا السياق أوضحت إحدى الدراسات المقارنة بين آجل

¹ Koala Kouliga, **Governance Impact on Public-Private Partnerships for Member Countries of the World Bank Group**, Dissertation, School of Public Service, Old Dominion University, Minnesota USA, 2020.P: 3.

² Goran Amovic, Rado Maksimovic, Sonja Buncic, **Critical Success Factors for Sustainable Public-Private Partnership (PPP) in Transition Conditions: An Empirical Study in Bosnia and Herzegovina**, Sustainability, Vol. 12, N°17, 2020, PP: 1-29.

التنفيذ لمشاريع (PPPs) وأخرى وفق الإجراءات التقليدية أن معدل الأجال الإضافية التي يحتاجها مشروع بصيغة الشراكة (PPPs) لا تتعدى 12% من الأجال الأولية المحتملة للمشروع بينما تصل إلى 57% في الصيغ التقليدية¹.

المطلب الثاني: الهيكل العام لقطاع النقل في الجزائر.

إن استعراض هيكل النقل في الجزائر يسمح ببناء فكرة عن القطاع وتحديد مختلف العراقيل والمشاكل التي يواجهها، كما أن هذه الخطوة تسمح بتشريح واقعي للقطاع ومشاريعه ووضع خطط وبرامج مستقبلية لتدارك ما شابه من نقائص انطلاقا من الإمكانيات المتاحة والحلول الممكنة، وتنوع هياكل النقل في الجزائر تبعا لمتغيرات طبيعية وجغرافية واقتصادية واجتماعية تقتضي وضع برامج تراعى فيها الكفاءة والنجاعة لتطوير هذه الهياكل باعتبارها عصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية وقاعدة هامة لدعم عملية التنمية الاقتصادية، وصدق من قال: من يريد مد التنمية فليبنى لها جسورا وطرقا.

أولا: هياكل النقل البري.

يخصي قطاع النقل 134.000 كلم من الطرقات، منها 1.216 كلم تخص الطريق السيار شرق غرب، و1.600 كلم من الطريق العابر للصحراء الذي يصل الجزائر بأعماق إفريقيا، أما شبكة النقل بالسكك الحديدية فتحصي 4.560 كلم من خطوط السكك الحديدية منها 480 كلم عبارة عن خطوط مكهربة²، في انتظار استكمال 6.300 كلم أخرى في طور الإنجاز لتصل 12.500 كلم آفاق 2030 بعدما كانت في حدود 1.800 كلم سنة 1999³، وتقوم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) بتسيير واستغلال هذه الشبكة التي تسمح بنقل 04 مليون طن من البضائع 43 مليون مسافر عبر الوسائل المتمثلة في 17 قطار ذاتي الدفع و64 قطار كهربائي، 380 عربة لنقل المسافرين و305 لنقل البضائع إضافة إلى 17 قطار من كوراديا⁴، وهي أهداف تسعى المؤسسة لتحقيقها آفاق 2021-2022 مع دخول برنامج طموح حيز التنفيذ لعصرنة الشبكة من خلال كهربية الخطوط الرئيسية واقتناء عربات حديثة.

ثانيا: النقل الجوي.

تتكون شبكة المطارات في الجزائر من 35 مطار منها 13 مطارا دوليا، ويتنقل عبرها أكثر من 6 ملايين شخص سنويا، ويأتي على رأسها مطار هواري بومدين بمدينة الدار البيضاء بالعاصمة الجزائر والذي شهد عملية توسعة عام

¹ Ram Sing, **Public Private Partnerships vs. Traditional Roads Project Delivery Time, Costs and Quality**, Centre for Development Economics, Delhi School of Economics, 2018.

² <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf/chiffres-cles> (تاريخ المشاهدة : 11 أوت 2022، 11 سا و 05 د)

³ Ministry of Public Works and Transport (MTPT), **The Impact of Rail Transport on Sustainable Development (2017)**, Document issued by the directorate of railway operations, Algeria.

⁴ <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf/chiffres-cles> (تاريخ المشاهدة : 11 أوت 2022، 11 سا و 10 د)

2006 ثم سنة 2019، وتبلغ طاقة استيعابه 22 مليون مسافر سنويا ليكون أول المطارات إفريقية متقدما على مطار جوهانسبورغ (جنوب إفريقيا)، ينقسم إلى قسمين داخلي وخارجي. ويستعرض الجدول (3.3) أهم مطارات الجزائر موزعة توزيعا جغرافيا والذي يحصي 36 مطارا، منها 12 مطارا دوليا والبقية هي مطارات مخصصة للملاحة الداخلية، وتبقى عملية التأهيل متواصلة لعدة مطارات يمكن إدراجها ضمن المطارات الدولية.

جدول رقم (3.3): التوزيع الجغرافي لأهم مطارات الجزائر (تصنيف سنة 2020).

الرقم	الولاية-المدينة	المطار	الصف	الرقم	الولاية-المدينة	المطار	الصف
1	الجزائر العاصمة	هواري بومدين	دولي	19	غرداية	القلعة	وطني
2	قسنطينة	محمد بوضيف	دولي	20	الوادي	قمار	وطني
3	وهران	أحمد بن بلة	دولي	21	معسكر	غريس	وطني
4	عنابة	رابح بيطاط	دولي	22	حاسي مسعود	كريم بلقاسم	وطني
5	بجاية	عبان رمضان	دولي	23	الأغواط	حاسي الرمل	وطني
6	باتنة	مصطفى بن بولعيد	دولي	24	إليزي	تاخمالت	وطني
7	سطيف	8 ماي 1945	دولي	25	تمنراست	عين قزام	وطني
8	الشلف	الشلف	دولي	26	تمنراست	عين صالح	وطني
9	ورقلة	عين البيضاء	دولي	27	جيجل	فرحات عباس	وطني
10	تلمسان	مصالي الحاج	دولي	28	النعامة	المشرية	وطني
11	غرداية	مفدي زكرياء	دولي	29	تمنراست	حاج باي أخاموك	وطني
12	بسكرة	محمد خيضر	دولي	30	الأغواط	أحمد مدغري	وطني
13	أدرار	توات	وطني	31	تبسة	الشيخ العربي التبسي	وطني
14	بشار	بن علي لطفي	وطني	32	تيارت	عبد الحفيظ بالصفوف	وطني
15	أدرار	برج باجي مختار	وطني	33	أدرار	تيميمون	دولي
16	مسيلة	بوسعادة	وطني	34	تندوف	تندوف	وطني
17	إليزي-جانيت	تيزكة	وطني	35	تقرت	سيدي مهدي	وطني
18	البيض	البيض	وطني	36	إليزي	عين أميناس	وطني

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات مؤسسة تسيير مطارات الجزائر (egsa).

ثالثا: مجال النقل البحري.

تتوفر الجزائر على شبكة هامة من الموانئ التجارية والهياكل القاعدية المكتملة لها، وانقسمت هذه الموانئ بين متخصصة وأخرى متعددة المهام تتوزع على الشريط الساحلي للبحر المتوسط والبالغ أكثر من 1.200 كلم من القالة شرقا حتى الغزوات غربا، ويبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر تسعة وهي: الجزائر، عنابة، وهران، أرزيو، مستغانم،

الغزوات، بجاية، جيجل (جن جن) وسكيكدة إضافة إلى مينائي دلس (بومرداس) وتنس (الشلف)، تعتبر موانئ أريزو وبجاية وسكيكدة موانئ نفطية متخصصة أما الخصائص التقنية لموانئ الجزائر فيمكن استعراضها فيما يلي¹:

ميناء الجزائر: يتوسط مدينة الجزائر ويتربع على مساحة 126 هكتار منها 282 ألف متر مربع كمساحة للتخزين بطاقة استيعاب قدرها 120 ألف طن، يتألف من ثلاث مناطق ونهائي للحاويات تديره الشركة العالمية موانئ دبي (DP World)، ويبلغ المعدل الشهري لنشاط الميناء بـ: 800 ألف طن من السلع شهريا أي ما يعادل 60% من حركة الحاويات في الجزائر.

ميناء بجاية: أكثر الموانئ فعالية وتعددا وظيفيا كونه ميناء نفطيا وتجاريا كما يحتوي على نهائي للحاويات تشرف على إدارته الشركة السنغافورية (The Singaporean Company Portek International) وفق عقد شراكة (قاعدة 49/51) يمتد لـ: 20 سنة (دخل حيز الخدمة سنة 2006)، تبلغ المساحة الإجمالية للميناء 79 هكتار ومساحة تخزين قدرها 422 ألف متر مربع منها 17,5 ألف مغطاة أما طول الأرصفة فيبلغ 3.235 متر طولي مقسم على 16 رصيف لسفن البضائع و03 لناقلات النفط ورصيف واحد للغاز².

ميناء أريزو: يقع 41 كلم شرق مدينة وهران على مساحة 23 هكتار ويعد متخصصا في المنتجات النفطية دون سواها ويستحوذ على 52% من تجارة المحروقات، حائز على شهادة (ISO 9001) منذ سنة 2014 ويمثل أكبر الموانئ الجزائرية من حيث حجم النشاط التجاري (44,8 مليون طن من السلع التجارية أغلبها منتجات نفطية).

ميناء سكيكدة: ميناء تجاري بقسمين، القسم الأول يتربع على مساحة 35 هكتار ذو نشاط تجاري بطاقة 4,5 مليون طن سنويا من السلع و132 ألف حاوية ومنطقة ركوب للمسافرين، أما الجزء الثاني فهو مخصص للمواد البترولية ومشتقاتها بطاقة 23 مليون طن سنويا والذي عرف عملية توسعة بتكلفة 440 مليون دولار أمريكي انطلقت عام 2019 في إطار عقد تعاون مع شركاء صينيين (Algerian/Chinese JV).

ميناء عنابة: من أهم المراكز التجارية يتربع على مساحة 130 هكتار منها 24.750 متراً مربعا من مساحة التخزين المغطاة مع 3.680 مل من الرصيف، مقسمة بين 22 رصيفا تجاريا، ويتكون الميناء من 03 أحواض ومدخل واحد مع ميناء خارجي 45 هكتار ورصيف كبير 40 هكتار ورصيف صغير 09 هكتار³.

ميناء وهران: ميناء تجاري متعدد الخدمات يتربع على مساحة 55 هكتار بعد ان شهد عملية توسعة مؤخرا وإنجاز نهائي للحاويات على مساحة 23,4 هكتار منها 16,5 هكتار ممتدة داخل مياه البحر بتكلفة 11

¹ www.algeriainvest.com

² https://portdebejaia.dz/caracteristiques-techniques/ (تاريخ المشاهدة 12 أوت 2022، 10 سا و 15 د)

³ https://www.annaba-port.com/pr%C3%A9sentation-du-port (تاريخ المشاهدة 12 أوت 2022، 10 سا و 30 د)

مليار دينار و طاقة معالجة لمليون حاوية سنويا، في انتظار عملية توسعة ثانية تمتد على 30,2 هكتار (900 متر طولي)¹، يوجد بالميناء 14 رصيفا لشحن وتفريغ مختلف البضائع إضافة إلى محطة نقل المسافرين. ميناء مستغانم: يقع بالجهة الغربية للبلاد على مساحة 30 هكتار وحوضين اثنين، الأول بمساحة 14 هكتار بعمق 8,22 متر والثاني مساحته 16 هكتار بعمق 8,32 متر، يضم الميناء كذلك 69 ألف متر مربع من الأراضي منها 8.950 متر مربع مغطاة، يعتبر ميناء تجاريا متعدد الخدمات (سلع ومنتجات صناعية، مواد أولية، سيارات ومركبات، نقل المسافرين، ...) ².

ميناء جن جن (جيجل): افتتح عام 1992 وهو أكبر الموانئ الجزائرية بمساحة إجمالية تقدر بـ: 210 هكتار وقدرة على استيعاب أكبر السفن حيث تصل عمق مياهه 18,2 مترا، كما يرتبط مباشرة بشبكة السكك الحديدية ما يعطيه مزايا تجارية تزيد من فعاليته، في انتظار ربطه بالطريق السيار شرق غرب عبر منفذ جن جن-العلمة مما يعطيه ميزة إستراتيجية وأهمية بالغة في التجارة الداخلية والخارجية، كما يتوفر على نهائي للحاويات بطول 770 متر تسمح بمعالجة 2 مليون حاوية سنويا تشرف على إدارته الشركة العالمية موانئ دبي (DP World)، وقد تمكن الميناء من الحصول على شهادة (ISO 45001) نسخة 2018 و (ISO14001) لعام 2015 وكذا (ISO 9001) لنفس السنة.

هذا وتشهد العديد من الموانئ الجزائرية عمليات حديثة للتوسعة والتطوير والتجهيز كما رأينا في وهران، سكيكدة، جن جن، عنابة إضافة إلى تسجيل عملية جديدة لبناء أحد أكبر الموانئ في إفريقيا بمنطقة الحمداية قرب شرشال (70 كلم غرب العاصمة)، بطاقة استيعاب كلية قدرها 6,5 مليون حاوية و 25 مليون طن من البضائع فيحين التكلفة الإجمالية بأكثر من 3,3 مليار دولار أمريكي.

رابعاً: النقل الحضري.

في مجال النقل الحضري تتوفر بعض المدن الكبرى على وسائل للنقل أبرزها ميترو الأنفاق (Metro) بخط وحيد في مدينة الجزائر العاصمة على طول 18,5 كلم يربط البريد المركزي بحي البدر عبر 17 محطة، وينقل بين 100 ألف و 200 ألف مسافر يوميا، كما تسعى السلطات الوصية إلى تمديد شبكة الميترو إلى 34 كلم و 34 محطة بنهاية العام 2022، شبكة الترامواي (Tram-Way) عرفت أيضا توسعا في السنوات الأخيرة مع تسليم مختلف المشاريع في ست (06) ولايات وهي: الجزائر، وهران، قسنطينة، سطيف، سيدي بلعباس وورقلة بطاقة استيعاب تقارب 200 ألف راكب يوميا.

¹ http://portoran.com/docs/divers/epo_2018.pdf (تاريخ المشاهدة 12 أوت 2022، 16 سا و 15د)

² <https://www.port-mostaganem.com/traitement.html> (تاريخ المشاهدة 12 أوت 18 سا و 30د)

وتعد شبكة ميترو وترامواي العاصمة الأكبر والأهم من حيث النشاط حيث تغطي خدماتها مساحة هامة تمتد عبر بلديات واحياء العاصمة، هذا الشبكة تضم مشاريع هامة قيد التطوير والتوسيع ويمكن استعراضها من خلال الشكل الموالي، والتي توضح شبكة النقل الحضري قيد الخدمة مكونة من خطي للميترو أحدهما قيد الخدمة والآخر قيد الدراسة إلى جانب خط للترامواي في انتظار استكمال وتوسعة مشاريع أخرى.

شكل رقم (3.2): شبكة الميترو والترامواي لمدينة الجزائر العاصمة.



المصدر : <https://www.urbanrail.net/af/alg/alger-metroplan.jpg>

المطلب الثالث: البنية التحتية ورهانات المستقبل.

هذه الشبكة من المنشآت والهياكل تفرض وضع إستراتيجية واضحة لتطويرها وفقا لمبادئ الاقتصاد والكفاءة والفعالية، غير أن المتتبع لمسار تنمية قطاع النقل في الجزائر منذ الاستقلال يلاحظ غيابا تاما لهذه المبادئ مع تراجع كبير في جودة ونوعية البنية التحتية ما أثر سلبا على مستويات التنمية الاقتصادية وعرقل الاستثمار الأجنبي، إضافة إلى إهدار موارد ضخمة فوتت على الجزائر فرصة تحقيق الوثبة الاقتصادية خاصة مطلع الألفية الثالثة، هذا الواقع يستدعي إعادة النظر في سياسة البلد المنتهجة في مجال تنفيذ وتسيير البنية التحتية وعلى رأسها قطاع النقل الذي استهلك مبالغ ضخمة دون تحقيق الأهداف المسطرة في ظل غياب الفعالية وعجز الهيئات العامة ضمان الجودة اللازمة عند تنفيذ ومراقبة هذه المشاريع، وبهذا أصبح من الضروري التوجه نحو إشراك القطاع الخاص عبر الآليات المتاحة وخاصة نموذج الشراكة (PPPs) لتدارك النقص المسجلة في إنجاز مشاريع النقل، خاصة ما تعلق منها بزيادة الموارد والكفاءة والفعالية في ظل تأكيد النظرية الاقتصادية فشل القطاع العام عن ضمانها ووجوب طلبها وتحريها لدى الشريك الخاص والبحث عن تحقيق المبادئ العامة التي جاءت بها نظريات ال (VFM).

صحيح أن الجزائر قد وسعت في شبكات النقل الموجودة وشهدت تنوعا مقبولا خاصة في السنوات الأخيرة إلا أن هذه الجهود تبقى غير كافية بالنظر إلى الحاجات المتزايدة لهذا النوع من البنية التحتية، وإضافة إلى هذا الكمّ نلاحظ نقص كبير على مستوى النوعية التي تميز شبكة النقل في الجزائر التي تقبع في الصف 86 عالميا، هذا التصنيف ما هو إلا مؤشر على نوعية شبكات النقل المحلية والتي تشكل عائقا حقيقيا في وجه الاستثمار المحلي والأجنبي، خاصة أمام الوضعية التي تعرفها الجزائر اليوم من اهتراء الطرق الرئيسية والاختناق المروري جراء تزايد عدد السكان من جهة ونمو الخطيرة الوطنية للمركبات التي تضاعفت في العقد الأخيرين ما يحتم على السلطات إيجاد الحلول الفعالة لتوفير شبكة نقل حديثة تساهم في مواكبة الديناميكية الاقتصادية والاجتماعية للجزائر، وتبقى النوعية والاستدامة هاجسين حاسمين لنجاح السياسات المستقبلية في مجال النقل ضمانا لعقلنة وترشيد المال العام. ومن هذا المنطلق وجب إيجاد الآليات البديلة التي تقدم أكبر الضمانات لتحقيق الجودة المطلوبة من جهة وتوفير التمويل اللازم وفك الإرتباط بالموازنة العامة التي لا يمكنها ضمان التمويل اللازم في الوقت اللازم وبالقدر الكافي، ناهيك عن القصور الواضح للآليات المتبعة في إبرام الصفقات لإنجاز المشاريع العامة التي أغفلت كثيرا جانب النوعية لنجد أن أغلب المشاريع المنفذة تشوبها الكثير من العيوب التقنية والنقائص والتي تظهر حتى قبل انقضاء فترة الضمان ما يجعل مدة حياة المشاريع قصيرة جدا مقارنة بالمعدلات الدولية، علما أن الضمانات المالية المقدمة من طرف المتعاملين المتعاقدين لإنجاز أشغال النقل والطرق تتراوح بين 1-10% كحد أقصى وتبقى غير كافية لأعمال الصيانة والإصلاحات المحتملة¹، ويبقى إدماج القطاع الخاص وإشراكه في إنجاز هذه المشاريع مع تحمله جزءا من المخاطر ونصيبا من رأس مال المشروع حلا بديلا وناجعا لسد هذه الثغرة التي أصبحت تهدد نجاح السياسات التنموية المطبقة في الجزائر.

المبحث الثاني: واقع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في مشاريع النقل.

إن الاعتماد على الصيغ التعاقدية التقليدية لتنفيذ مشاريع البنية التحتية بصفة عامة ومشاريع النقل على الخصوص لا تسمح غالبا بتحقيق الأهداف الاجتماعية والجدوى الاقتصادية بما يعد فشلا للسياسة الاستثمارية، ولمواجهة هذه الوضعية ومحاولة لزيادة فعالية الاستثمارات وتثمين الموارد واحترام آجال الإنجاز وتجنب عمليات إعادة التقييم وضمان نجاعة أكبر في التسيير وجب مراجعة دور الدولة وهيئاتها المختلفة في مجال إنجاز هذه المشاريع ومعالجة مواطن الضعف²، وفي هذا الاتجاه زاد اعتماد الدول والحكومات عبر العالم على أسلوب الشراكة (PPPs) لتطوير شبكات النقل باعتبارها عصب الاقتصاد وعماد التنمية المحلية وعلى رأسها شبكة النقل البري، وقد استفادت هذه الصيغة من الظروف الدولية السائدة بداية من ثمانينيات القرن الماضي الذي شهد انهيار المعسكر الشرقي وتراجع الفكر الاشتراكي لصالح رواد الليبرالية

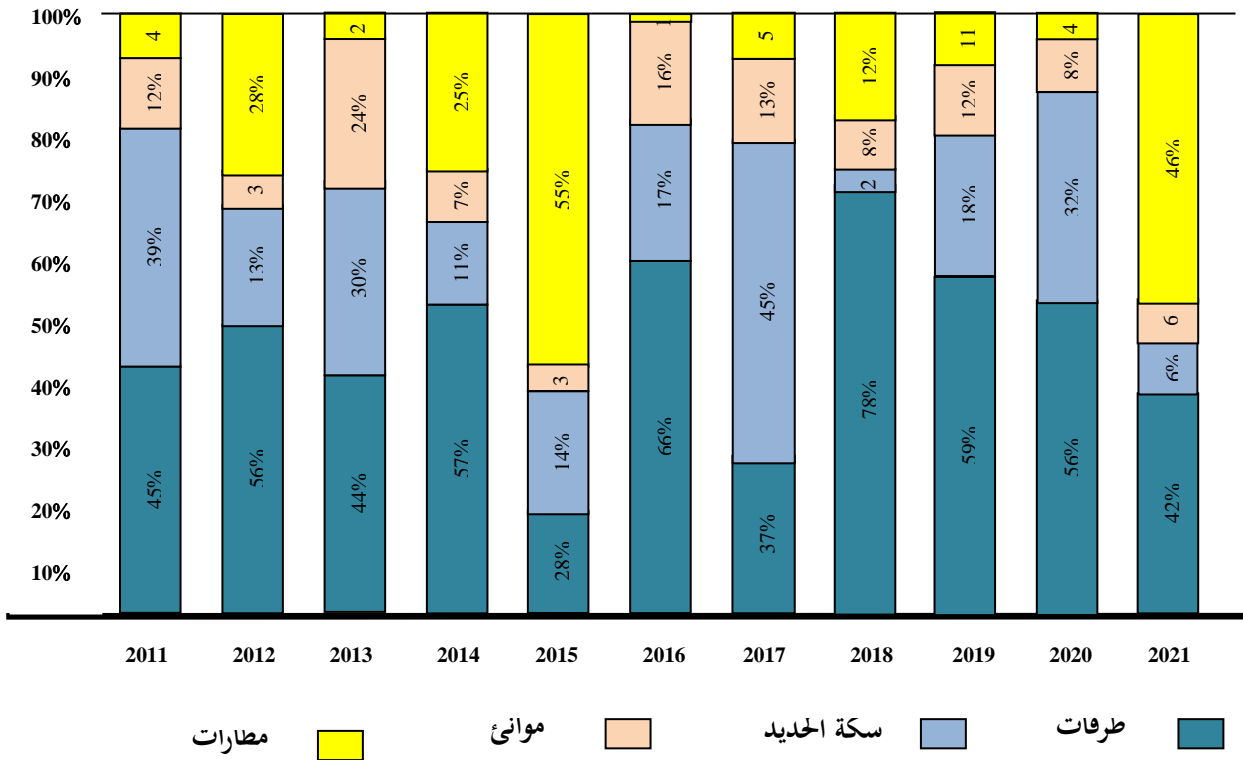
¹ المادة رقم 131 من القانون 247-15 المؤرخ في 2 ذي الحجة عام 1436 الموافق لـ 16 سبتمبر 2015 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 50، السنة 2015.

² Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), **Pension Funds Investment in Infrastructure: A Survey**, 2011. PP: 16-17.

الجديدة الذين ينادون بإشراك القطاع الخاص في المشاريع العامة تجسيدا للفعالية وتثمينا للموارد المتاحة انطلاقا من المملكة المتحدة عهد "مارغريت تاتشر" وصولا لباقي دول العالم وخاصة النامية ودول جنوب شرق آسيا والصين وأمريكا اللاتينية وأوروبا الشرقية، ليشهد العالم ميلاد نموذج جديد لإنجاز مشاريع البنية التحتية وعلى رأسها مشاريع النقل البري والبحري وحتى الجوي وإنجاز مختلف الهياكل ذات الصلة، وقد صاحب هاته الفترة صعوبات تمويلية وتفاقم كبير للمديونية غير العالم فيظل تراجع عمليات الإقراض وصعوبة الولوج إلى الأسواق المالية والأزمات الاقتصادية والمالية المتواترة التي زادت من مستوى الركود الاقتصادي العالمي.

وتشير الدراسات إلى تزايد الاعتماد على آلية الشراكة (PPPs) في السنوات الأخيرة لتمويل مشاريع النقل وشكلت استثماراته دعما قويا للبنية التحتية عبر العالم وتوزعت بين الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، والملاحظ أن قطاع الطرقات هو الأكثر جذبا لهذا النوع من الاستثمارات بما يفوق 50% كمعدل في الفترة 2011-2021¹، وهذا باعتباره الشبكة الأوسع والأكثر انتشارا والأقدر على الوصول لمختلف الفئات والوحدات في البدو والحضر.

شكل رقم (3.3): هيكل الاستثمار الدولي بصيغة (PPPs) بين قطاعات النقل الفرعية بين 2010-2021 (%).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي (ppi.visualization.org)

¹ World Bank, Private participation in infrastructure (PPI) reports, 2010 to 2021.

يوضح الشكل (3.3) أن أعلاه أن 50% من إجمالي الاستثمارات بين مشاريع النقل في العشرية الأخيرة (2011-2021) كانت في مجال الطرقات العامة والطرقات السريعة وسجلت أعلى قيمة لها سنة 2018 بنسبة 78%، فيما كانت حصة السكك الحديدية حوالي 21% من هذه الاستثمارات، و10% لإنجاز الموانئ و19% لبناء وصيانة المطارات¹. ولتسليط الضوء على الشراكة بين القطاع العام والخاص (PPPs) في مجال النقل نستعرض من خلال الجزء الموالي الحالة العامة لمختلف المشاريع المجسدة وفق (PPPs) وقيمتها وتوزيعها دوليا وإقليميا خلال العقود الثلاثة الماضية.

المطلب الأول: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل البري (الطرق والمنشآت الفنية).

في الدول المتقدمة تتنوع شبكة النقل وتتوزع تبعا للخصائص الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية السائدة والتي تحدد نوع الوسيلة الأكثر استعمالا وملائمة، وتبقى الطرقات أكثر الوسائل انتشارا واعتمادا في الدول النامية خاصة الإفريقية منها²، ومنه فقد أصبح من البديهي العمل على تطوير شبكة الطرقات وتوسيعها محليا وإقليميا دعما للنشاط والتنمية الاقتصادية، هذه الجهود لا بد أن تأخذ في الحسبان التحديات المالية والتقنية التي تسمح بتأمين الموارد المتاحة وضمان قدر من الجودة خاصة وأن الطرقات تتميز بتكلفتها العالية وتستدعي تقنيات حديثة لإنجاز مختلف المنشآت الفنية من جسور وأنفاق ومحولات كجزء لا يتجزأ من مشاريع الطرق.

إن زيادة الاعتماد على الشراكة مع القطاع الخاص لا يعتبر حيادا عن مبدأ الملكية العامة لشبكة الطرقات العامة، بل فيه ما يكفل ويحافظ على حق الدولة في مراقبة وتوجيه وضمان الملكية لهذه المنشآت الحيوية عبر مختلف العقود التي تراها ملائمة لتحقيق أجندها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، إضافة إلى تخفيف العبء المالي على الدولة والاستفادة من المزايا الاقتصادية والتقنية التي توفرها الشراكة (PPPs).

شهد العالم توسعا كبيرا في الاعتماد على الشراكة (PPPs) كنموذج لتنفيذ مشاريع الطرقات والمنشآت المتصلة بها منذ سنوات الثمانينيات من القرن الماضي انطلاقا من بريطانيا وأستراليا ثم أوروبا وأمريكا الشمالية، الصين ودول شرق وجنوب آسيا وصولا لدول العالم الثالث، هذه الأخيرة وجدت في الشراكة (PPPs) حلا مثاليا لمشاكلها التمويلية في ظل أزمة المديونية وصعوبة الولوج للأسواق الدولية. ففي الولايات المتحدة الأمريكية تم تنفيذ 41 مشروع للطرق السريعة بقيمة 36,7 مليار دولار أمريكي بتمويل من القطاع الخاص من أصل 125 مشروع وكلفة إجمالية قدرها 82.5 مليار دولار أمريكي ما بين سنتي 1991-2016³، وفي بريطانيا التي تعتبر مهدا للشراكة بين القطاع العام والخاص والتي بدأت تطبيقها في مشاريع خاصة بإنجاز الطرق السريعة والجسور والأنفاق بداية من عام 1994 عبر عقود (DBFO)

¹ The World Bank, **Private Participation in Infrastructure (PPI)**, 2021 Annual Report, PP: 17-18.

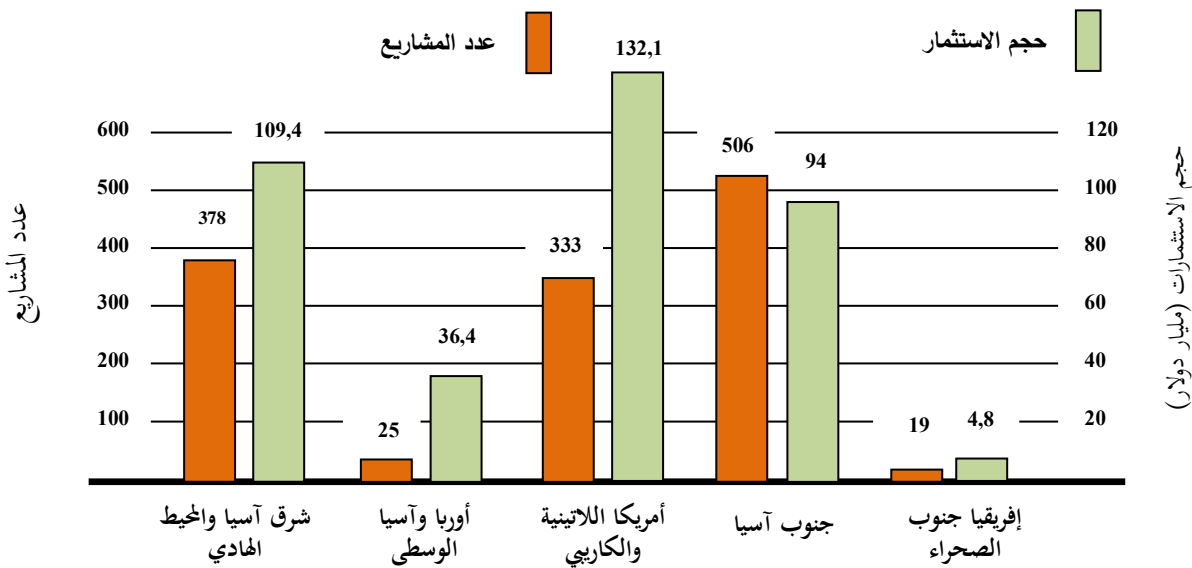
² Kwame Asamoah et al, **Sounds good on paper but problematic in practice: PPP in Ghana's transport sector**, Research in Transportation Business & Management, Vol. 43, 2022, PP: 117-134.

³ Congressional Budget Office (CBO), **Public-Private Partnerships for Transportation and Water Infrastructure** January 2020.

والتي سمحت لوكالة الطرق السريعة البريطانية بتطوير شبكاتها نوعا وكما بأقل تكلفة (15%) وأقصر مدة (45%)¹، والتحول من الطرق التعاقدية التقليدية القائمة على التمويل الحكومي إلى الاعتماد على الشركاء الخواص لتمويل وإنجاز وضمان خدمات الصيانة لشبكة الطرق في بريطانيا، ومن هنا تغير دور الدولة من مالك لهذه الأصول ومسؤول باشر عن توفير الخدمات ذات الصلة إلى مشتري لها طبقا لعقود امتياز طويلة الأجل مع متعاملين خواص.

لم يقتصر انتشار آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) على الدول المتقدمة الغربية بل إن الدول والاقتصاديات الناشئة شكلت حقلا خصبا لتطبيق هذه الشراكات نتيجة الحاجة الهائلة لهذه الدول تطوير بنيتها التحتية تلبية لمقتضيات الثورة الاقتصادية والتنموية التي شهدتها هذه الدول بداية من تسعينيات القرن الماضي، ويمكننا استعراض حجم الاعتماد الدولي على الشراكة لتنفيذ مشاريع الطرق في الشكل رقم (3. 4)، ومن خلاله نسجل أكثر من 1.260 مشروع تم إنجازه وفق آلية الشراكة مع القطاع الخاص بقيمة إجمالية تخطت 375 مليار دولار أمريكي كما يمكن ملاحظة صيغة الشراكة هذا في جميع القارات والأقاليم ولو بنسب متفاوتة، حيث تأتي أمريكا اللاتينية في المرتبة الأولى بحجم استثمارات قدرها 132,1 مليار دولار أمريكي بمجموع 333 مشروع في قطاع النقل بصيغ الشراكة، تليها منطقة جنوب آسيا باستثمارات قدرها 94 مليار دولار أمريكي عبر 506 مشروع، ثم منطقة شرق آسيا والمحيط الهادي بـ 109,4 مليار دولار أمريكي و378 مشروع.

شكل رقم (3. 4): مشاريع الطرق بصيغة الشراكة (PPPs) بين 1990-2021 عبر العالم.



المصدر: بيانات البنك الدولي (<http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/toll-roads>)

وفي هذا السياق تحتل الصين مراتب متقدمة في تجسيد عقود الشراكة مع قطاع الأعمال لتنفيذ مشاريع متعددة، ففي عام 2018 قدرت قيمة الاستثمارات بالشراكة مع القطاع الخاص لإنجاز وتطوير شبكة الطرق الصينية 199 مليار يوان محلي (ما يعادل 30 مليار دولار أمريكي) توزعت على نحو 25 مشروعا، وأقرت وزارة المالية الصينية في 13

¹ الوكالة البريطانية للطرق السريعة (Highways Agency, July 2006. URL: <http://www.highways.gov.uk/roads/2665.aspx>)

أكتوبر 2016 أكبر حزمة من مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص بقيمة 1,17 تريليون يوان محلي (حوالي 185 مليار دولار) سبقتها حزمة في عام 2015 قدرها 660 مليار يوان محلي (حوالي 100 مليار دولار) وأخرى بقيمة 180 مليار يوان محلي (حوالي 29 مليار دولار) عام 2014، حيث شكل قطاع النقل معدل 43,3% من هذه الاستثمارات¹.

كما تفيد بيانات البنك الدولي إلى 294 مشروع لبناء وتجديد الطرقات في الصين بصيغة الشراكة (PPPs) وتكلفة إجمالية قدرها 85 مليار دولار أمريكي ما بين 1990-2022². الهند من جهتها سجلت أرقاماً لا بأس بها في مجال الشراكة مع القطاع الخاص لاسيما في مجال إنجاز وتطوير شبكة الطرقات في البلد، حيث استقطبت الطرقات 501 من أصل 1.139 مشروعاً بصيغة الشراكة (PPPs) في الفترة الممتدة من 1990-2022 بقيمة قدرها 92,5 مليار دولار أمريكي³، وتتبع السلطات الهندية جهوداً حديثة لتطوير شبكة طرقاتها التي تعد الأكبر حول العالم والتي تبلغ 5,5 مليون كلم ما جعل الحكومة ترصد 82 مليار دولار أمريكي بداية من سنة 2022 واستهداف توفير مبلغ 1,4 تريليون دولار آفاق 2025⁴، هذا وتعمل السلطات الهندية على القطاع الخاص لإنجاح برنامجها المستقبلي لتطوير بنيتها التحتية خاصة الطرقات دعماً لسياسة الإقلاع الاقتصادي في البلد.

على الطرف المقابل من المحيط الهادي أين نجد منطقة أخرى لا تقل أهمية ونشاطاً في مجال تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)، ونخص بالذكر هنا منطقة أمريكا اللاتينية والكاربي والتي تخطو خطوات عملاقة في تنفيذ مشاريع تنموية ذات أهمية بالغة إقليمياً ومحلياً، وتأتي البرازيل على رأس هذه المجموعة بمجموع استثمارات بلغت 60 مليار دولار أمريكي عبر 87 مشروع في مجال الطرقات العامة والطرقات السريعة والهياكل المرتبطة بها وهي نسبة تزيد عن 50% من إجمالي المشاريع بالمنطقة⁵، هذا ونوه ببعض الخبرات والتجارب الرائدة في عديد الدول والتي تنتشر في مختلف القارات والأقاليم والتي لا يسع المقام لذكرها بما فيها تلك المسجلة في القارة الإفريقية.

تشكل شبكة الطرقات أهم القطاعات وأكثرها جاذبية للقطاع الخاص عبر عقود الشراكة (PPPs) بنسبة تتعدى 40% من إجمالي الاستثمارات المسجلة، حيث تقدر بـ: 1.261 مشروعاً بقيمة إجمالية قدرها 380 مليار دولار أمريكي عبر القارات الخمس، أما التوزيع الجغرافي لعقود الشراكة في مجال الطرقات فيبين استثماراً لمنطقة أمريكا اللاتينية والكاربي بـ: 35% من هذه الاستثمارات والمقدرة بـ: 132,1 مليار دولار أمريكي و333 مشروعاً، تليها منطقة شرق آسيا والمحيط الهادي بـ: 29% بمجموع استثمارات قدرها: 109,4 مليار دولار أمريكي، ثم منطقة جنوب آسيا بنسبة:

¹ Asian Development Bank (ADB), **Public-Private Partnership Monitor**, second edition, May 2019, PP: 480-508.

² <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/china> (تاريخ المشاهدة: 2022/08/15، 10 سا 30 د)

³ <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/india> (تاريخ المشاهدة: 2022/08/15، 10 سا و30 د)

⁴ Mohammed Shakil Malek, Pradip Gundaliya, **Value for money factors in Indian public-private partnership road projects: An exploratory approach**, Journal of Project Management, N° 6, 2021, PP: 23-32.

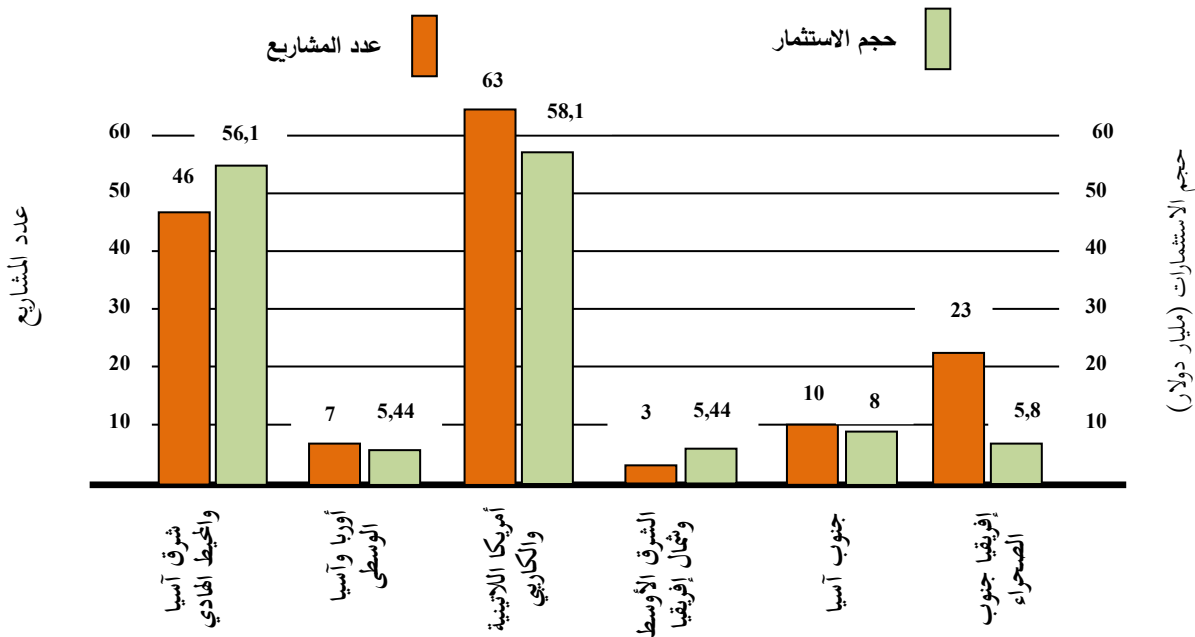
⁵ <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/brazil> (تاريخ المشاهدة: 2022/08/15، 23 سا و10 د)

25% و94 مليار دولار أمريكي من الاستثمارات رغم تواجد عدد كبير من المشاريع بما (506 مشروع)¹، وتنذيل دول إفريقيا جنوب الصحراء الترتيب العالمي بقيم متواضعة، هذا وتؤكد بيانات البنك الدولي على نجاعة آلية الشراكة حيث تقدر نسبة المشاريع المتعثرة (تم فسخها أو في حالة نزاع) بنسبة لا تتجاوز 8% فقط وهي نسبة مقبولة مقارنة بباقي الصيغ التعاقدية لإنجاز مختلف مشاريع النقل.

المطلب الثاني: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل بالسكة الحديدية.

من أهم الوسائل استخداما وأكثرها فعالية حيث ساهمت بشكل واضح في مواكبة ودعم الثورة الصناعية العالمية فكانت السكك الحديدية مفتاحا لنقل البضائع والمواد الأولية وحلقة وصل بين مراكز الإنتاج ومراكز الإستهلاك، كما أن المزايا الاقتصادية لهذه الوسيلة من حيث الكلفة والحجم والأمان والموثوقية جعلها الوسيلة المفضلة للحكومات والمنتجين والتجار، ونظرا لدورها الكبير والمتزايد في الحياة الاقتصادية والاجتماعية فإن شبكة السكك الحديدية تمثل مكونا أساسيا في هيكل النقل لمختلف الدول، ويتم الاعتماد عليها في نقل المسافرين على مسافات بعيدة وداخل المدن الحديثة حيث زادت خطوط الأنفاق الأرضية (Metro) والترامواي (Tram-way) انتشارا وأصبحت أهم الوسائل استخداما خاصة في المناطق الحضرية الأكثر ازدحاما في العالم، كما تبقى السكك الحديدية الوسيلة الأمثل لنقل السلع والبضائع والموارد الطبيعية وحتى المسافرين.

شكل رقم (3.5): مشاريع الشراكة (PPPs) دوليا في مجال النقل بالسكك الحديدية بين 1990-2021.

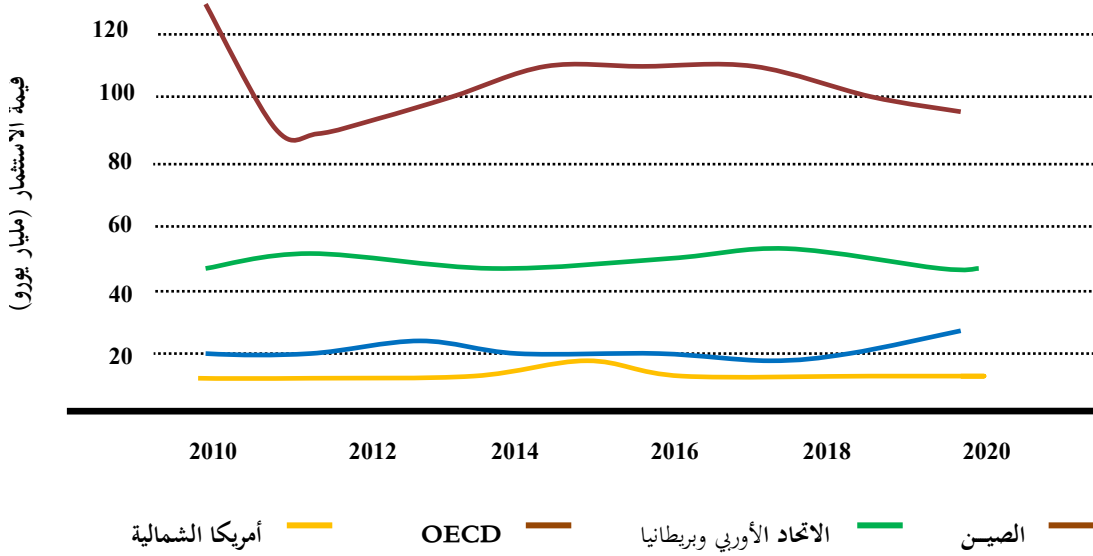


المصدر: بيانات البنك الدولي (<http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/railways>)

¹ <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-H1-2022-Half-year-Report.pdf>

تحليل بيانات الشكل (3. 5) يوضح أنه تم تجسيد 152 مشروعاً بقيمة إجمالية قدرها: 139 مليار دولار أمريكي بصيغة الشراكة (PPPs) عبر العالم في الفترة الممتدة بين عامي 1990-2021، ذهب النصيب الأكبر منها لمنطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي بنسبة 41,81% ما يعادل 58 مليار دولار من إجمالي الاستثمارات غير بعيد عن منطقة شرق آسيا والمحيط الهادي بـ: 56 مليار دولار أمريكي أي 40% من حجم الاستثمارات، وتتنوع النسبة الباقية (حوالي 19%) بين باقي الأقاليم¹.

شكل رقم (3. 6): الاستثمار في هياكل السكة الحديدية إقليمية 2010-2018 (مليار يورو).



المصدر: OECD, International Transport Forum, Statistics Brief, June 2022, P: 3

يشير التقرير السنوي للمنتدى الدولي للنقل الصادر عن منظمة التعاون والتنمية (OECD)* الموضح من خلال الشكل رقم (3. 6) أن معدل الإنفاق على منشآت السكك الحديدية تبلغ نسبة 0,4 إلى 0,9% من الناتج المحلي الإجمالي، ومنه نقرأ أن الصين قد استثمرت منفردة ما قيمته 110 مليار يورو كمعدل سنوي بين 2010-2018 في قطاع النقل بالسكك الحديدية أي حوالي 0,9% من ناتجها الداخلي الخام (GDP)، أما منطقة الاتحاد الأوروبي وبريطانيا فقد أنفقت 50 مليار يورو كمعدل سنوي خلال نفس الفترة بما يمثل 0,3% من الناتج الداخلي الخام (GDP) والذي

¹ <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-H1-2022-Half-year-Report.pdf>

* المنتدى الدولي للنقل: تم إنشاؤه عام 1953 ويضم 42 بلدا وهي: ألبانيا، أستراليا، أذربيجان، بيلاروسيا، بلجيكا، بلغاريا، كندا، الصين، كرواتيا، التشيك، الدانمارك، إستونيا، فرنسا، فنلندا، جورجيا، ألمانيا، بريطانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، اليابان، كوريا الجنوبية، لاتفيا، ليتوانيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، سويسرا، الولايات المتحدة الأمريكية، لوكسمبورغ، المكسيك، مولدوفا، نيوزيلندا، النرويج، بولونيا، البرتغال، رومانيا، روسيا، صربيا، سلوفاكيا.

يصل إلى 0,6% في بريطانيا، في حين كانت النسبة 0,4% في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) ومعدل سنوي قدره 25 مليار يورو، أما أمريكا الشمالية فسجلت معدل إنفاق سنوي قدره 11 مليار يورو ونسبة 0,1% من الناتج الداخلي الخام (GDP)، وهذا راجع بالدرجة الأولى إلى تشبع شبكة السكك الحديدية بالمنطقة والتي تجاوزت مرحلة الإنجاز والتطوير حيث تمت عمليات البناء في حقبات سابقة، حيث نلاحظ أن الاستثمارات الجديدة في الدول المتقدمة (أمريكا وأوروبا) تذهب في أغلبها لجهود تطوير وصيانة الشبكات القائمة في حين تسعى الدول الناشئة لبناء شبكة نقل تسمح بمواكبة التطور الذي تعرفه اقتصاداتها ما يكلفها مبالغ ضخمة، أما الدول النامية فكان إنفاقها ضعيفا في حدود 4 مليار يورو سنويا¹.

ووفقا للتقرير السابق فإن استثمارات دول المنتدى في مجال السكك الحديدية والمقدرة بحوالي 200 مليار يورو كمعدل سنوي تمثل 19% من إجمالي الاستثمارات في قطاع النقل وهي نسبة هامة تعكس أهمية القطاع ومكانته الإستراتيجية في خارطة النقل العالمي وتتجاوز هذه النسبة 50% في دول مثل بريطانيا وفرنسا.

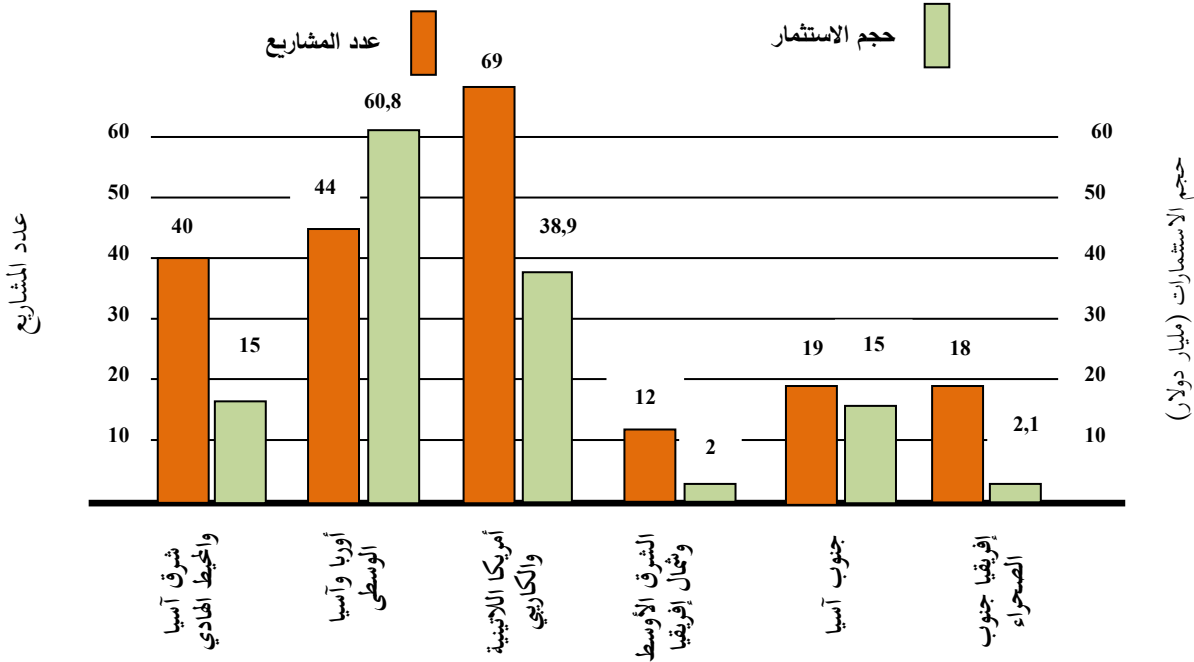
المطلب الثالث: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل الجوي (المطارات).

ازدادت أهمية النقل الجوي وتعززت شبكاته محليا ودوليا بماكل ومنشآت قاعدية تضمن حركة الملاحة الجوية وتدعم الطيران المدني واستغلاله في مختلف المجالات والأنشطة خاصة السفر والسياحة والتجارة العالمية، كما يفرض تطوير قطاع النقل الجوي يفرض توفير بنية قاعدية تكون منطلقا ومرفأ لإيواء الأسطول الجوي ومناطق عبور تعرف بالمطارات، ولم تعد المطارات تكتفي بدورها التقليدي كمنطلق ومهبط للطائرات فقط بل أصبحت مجالا إستراتيجيا ضمن شبكة معقدة من الخطوط والمواقع التي تقدم خدمات عدة بمنشآت متكاملة تماشيا ومتطلبات الحياة الحديثة، وتعددت الصيغ المتبعة لبناء وتطوير المطارات عبر العالم وزاد التنافس الدولي في هذا المجال باعتباره رمزا للحضارة والابتكار والتقدم، وفي هذا الشأن قامت عديد الدول بتفعيل الشراكة مع القطاع الخاص لبناء وتطوير وتسيير أكبر المطارات الدولية كهدف إستراتيجي داعم للتجارة والمبادلات والأسفار.

يوضح الشكل (3. 7) بعض الأرقام حول انتشار صيغ الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع النقل الجوي خاصة المطارات، وخلال الثلاثة عقود الماضية تم تسجيل 202 مشروع من هذا النوع بشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) بقيمة إجمالية تقدر بـ: 134 مليار دولار أمريكي عبر مختلف القارات، وكان النصيب الأكبر لمنطقة أوروبا وآسيا الوسطى بـ: 60,77 مليار دولار من خلال 44 مشروعا منفذا أي ما يعادل 45,5% من حجم الاستثمار الدولي بهذه الصيغة، أما أمريكا اللاتينية والكاريبي فقد شهدت تجسيد استثمارات بقيمة 38,9 مليار دولار أمريكي و69 مشروعا بنسبة 29% من القيمة الإجمالية، ثم منطقتي جنوب وشرق آسيا بحوالي 15 مليار دولار لكل منهما أي 11% من قيمة الاستثمارات.

¹ OECD, International Transport Forum, Statistics Brief, June 2022, P: 3.

شكل رقم (3.7): مشاريع الشراكة (PPPs) في بناء وتطوير المطارات بين 1990-2021 عبر العالم.



المصدر: بيانات البنك الدولي (http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/airports)

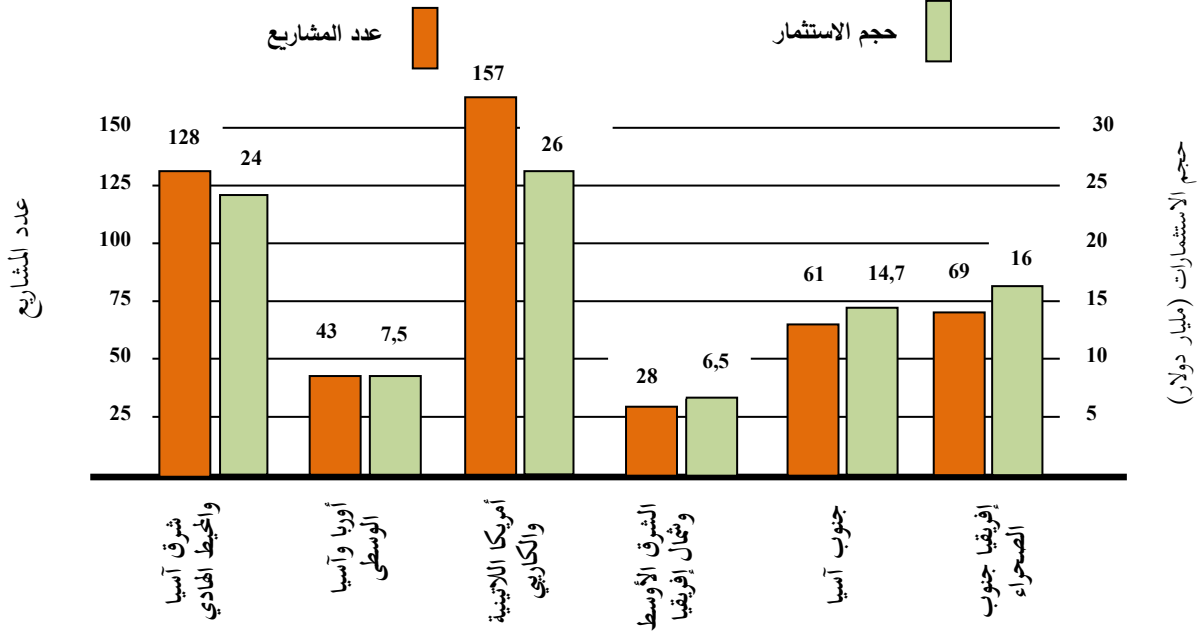
المطلب الرابع: واقع الشراكة (PPPs) في مجال النقل البحري (الموانئ).

تمثل الموانئ عصب التجارة الخارجية وحلقة رئيسية في سلسلة الإمدادات الدولية حيث تضمن وصول ونقل البضائع والموارد الطبيعية الأولية ومصادر الطاقة من مراكز الإنتاج إلى مناطق التحويل والإستهلاك، وهو ما يتطلب تطوير الهياكل القاعدية لشحن وتفريغ مختلف السلع والمنتجات من موانئ ونهائيات الحاويات لاستقبال مختلف السفن وتحسين نوعية وسرعة الخدمات لتقليل التكاليف وربح الوقت وضمان انسيابية أكبر لحركة السفن التجارية في ظل منافسة شديدة بين الدول والشركات العالمية المتخصصة في هذا المجال للسيطرة على مفاتيح التجارة العالمية وقنواتها الرئيسية والقائمة على الملاحة البحرية، وسعيًا لتحقيق هذه الأهداف عمل القائمون على قطاع النقل البحري على دعم هذه الهياكل وفق معايير حديثة تتناسب وخصوصية القطاع.

ويعكس الشكل البياني (3.8) اعتماد نموذج الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مختلف مشاريع الإنشاء والتوسيع للموانئ التجارية والتي وصل عددها 486 بين ميناء ونهائي حاويات عبر 70 بلدا بقيمة إجمالية قدرها: 94,6 مليار دولار أمريكي، 27% منها في منطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي بمبلغ 26 مليار دولار أمريكي و157 مشروعاً منفذاً، وعادت 25% منها لمنطقة شرق آسيا والمحيط الهادي بأكثر من 24 مليار دولار أمريكي عبر 24 مشروعاً، ثم منطقة إفريقيا جنوب الصحراء بمجموع 16 مليار دولار فجنوب آسيا بـ: 14,7 مليار

دولار وتليها منطقة أوروبا وآسيا الوسطى بـ: 7,5 مليار دولار أمريكي وأخيرا منطقة شمال إفريقيا والشرق الأوسط بقيمة 6,5 مليار دولار أمريكي* .

شكل رقم (3. 8): مشاريع الشراكة (PPPs) في بناء وتطوير الموانئ بين 1990-2021 عبر العالم.



المصدر: بيانات البنك الدولي (http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/ports)

كما تم تسجيل مشاريع أخرى في مجال النقل الحضري والنقل على المسافات الطويلة مزجت بين نوعين أو أكثر من المجالات في سبيل ربط مختلف الشبكات البرية والبحرية والجوية ودعم استغلال الثروات الطبيعية ونقل البضائع والأشخاص، حيث قدرها البنك الدولي بأكثر من 9,5 مليار دولار أمريكي في 67 مشروعاً يتوزع بين مختلف أقاليم وقارات العالم¹.

المطلب الخامس: التجربة الجزائرية في الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع النقل.

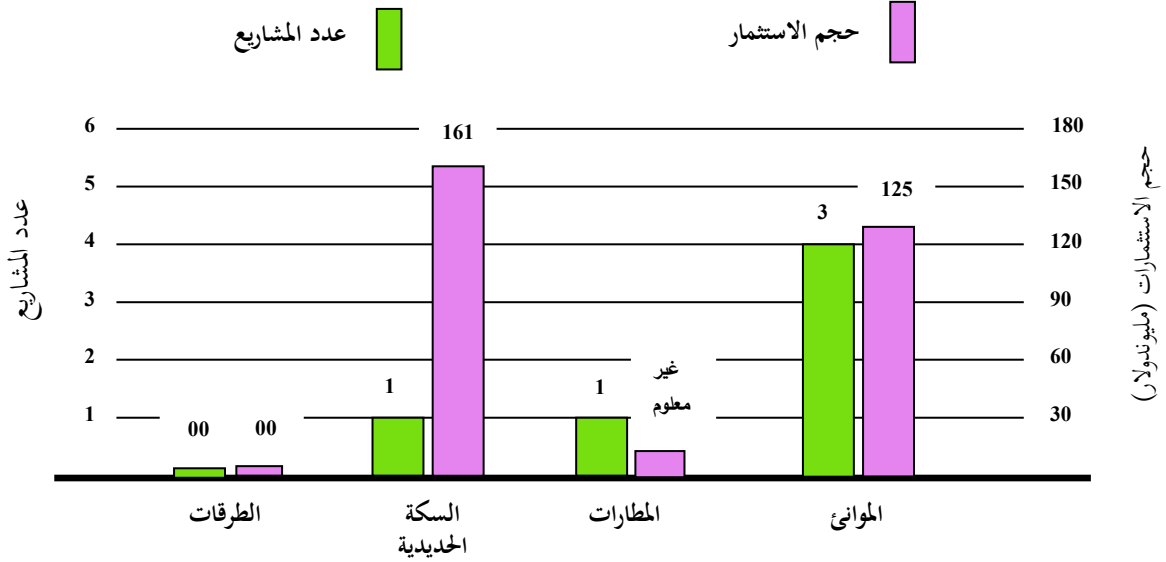
لم ترق الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) إلى ذلك المستوى المسجل عبر العالم في السنوات الأخيرة وتبقى التجربة الجزائرية محتشمة إذا ما قورنت بالوضعية الدولية والإقليمية خاصة في مجال النقل الذي يعرف توسعاً كبيراً للآلية سيما في الدول النامية، وتحصي الجزائر أربعة (04) مشاريع لا أكثر تم تنفيذها في إطار الشراكة مع القطاع الخاص بقيمة إجمالية لا تزيد عن 200 مليون دولار أمريكي توزعت بين مشاريع النقل البحري (مشروعين) وواحد يخص شبكة

* تعود هذه الأرقام والنسب إلى إحصائيات النصف الأول (H1) من سنة 2022 (www.ppi.worldbank.org).

¹ Http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/collection-and-transport

ميترó الأنفاق والرابع في مجال النقل الجوي، هذا الواقع المتواضع لا يمكن الاعتماد عليه في دراسة وتقييم آلية الشراكة محليا، كل ذلك يمكن قراءته في الشكل (3.9).

شكل رقم (3.9): مشاريع الشراكة (PPPs) في قطاع النقل بالجزائر بين 1990-2021.



المصدر: بيانات البنك الدولي (http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/algeria)

إن تفصيل هذه البيانات يعطينا صورة دقيقة على توزيعها بين فروع قطاع النقل المختلفة، وتنقسم بين السكك الحديدية بمشروع واحد يمثل عقد استكمال إنجاز وتشغيل خط ميترó الأنفاق بالجزائر العاصمة المبرم مع الشريك الفرنسي (RATP Développement) بقيمة 181 مليون \$، النقل الجوي سجل حضوره بمشروع واحد وهو توسعة مطار هواري بومدين بالجزائر العاصمة والذي أسند لشركة مطارات باريس، أما قطاع النقل البحري فعرف توقيع ثلاث اتفاقيات في إطار الشراكة، إثنان منها مع شركة دبي العالمية للموانئ (DP World) لاستغلال نهائي الحاويات بكل من ميناء جن جن (جيجل) وميناء العاصمة، أما الاتفاق الثالث فتم توقيعه مع شركة (Portek International Limited) السنغافورية لاستغلال نهائي الحاويات لميناء بجاية.

هذه الوضعية توضح جليا عزوف الدولة الجزائرية وهيئاتها العمومية عن عقود الشراكة في واحد من أكثر القطاعات ملائمة لتطبيق النموذج مقارنة بانتشار صيغته عبر العالم كما لاحظناه آنفا، وذلك من خلال المزايا الاقتصادية والتقنية التي يوفرها النموذج، هذه المعطيات تؤكد كذلك توجهها صريحا للحكومة الجزائرية وهيئاتها العامة لصيغ التعاقد التقليدية على حساب مشاركة القطاع الخاص في إنجاز مشاريع النقل مع غياب واضح للإطار المؤسسي والتنظيمي في الجزائر الداعم لهذا النوع من العقود حيث تبقى الإجراءات التقليدية القائمة على قوانين الصفقات هي السبيل الأوسع لإبرام وتنفيذ مشاريع النقل وتسليمها للهيئات العامة المكلفة باستغلالها، هذه الوضعية تحد من فرص تمويل وتطوير أحد أهم القطاعات وأكثرها استنزافا للموازنة العامة خاصة إذا أخذنا في الاعتبار ثقل القطاع ودوره في عملية التنمية والنشاط الاقتصادي للدولة والوحدات الخاصة من جهة وشح الموارد الذي تعرفه الموازنة العامة في السنوات الماضية جراء الهزات العنيفة لأسواق النفط العالمية.

المبحث الثالث: فرص تفعيل الشراكة (PPPs) في مجال النقل في الجزائر على ضوء التجارب الدولية.

بناء على ما تقدم فإن نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) من شأنه الرفع من نجاعة الاستثمارات ونوعية البنية التحتية والخدمات ذات الصلة وفي ذلك فائدة تعود على الدولة وهيئاتها، القطاع الخاص وكذا مختلف الأفراد والوحدات المستفيدة من هذه المنشآت والخدمات¹، وي طرح هذا الجزء من الفصل الثالث حلولاً عملية لتنفيذ مشاريع النقل في الجزائر كلياً أو جزئياً وفق صيغ الشراكة مع القطاع الخاص دعماً لهذا القطاع الحيوي وفقاً للصيغ المتاحة والأهداف المرجوة، هذه الاقتراحات المقدمة تكون مدعومة بمشاريع منفذة ومختارة من مختلف التجارب الدولية الرائدة مع الميل دائماً إلى مقارنة للتكاليف وعناصر الجودة والفعالية التقنية بين الصيغ التقليدية المطبقة محلياً ونظيراتها من عقود الشراكة (PPPs) حتى يمكننا توضيح المزايا والأهداف التي يمكننا بلوغها من خلال هذه الآلية، كما تركز الدراسة على بعض المشاريع الكبرى والإستراتيجية ذات البعد الوطني التي تشكل برنامج عمل الحكومة المعلن في قطاع النقل للفترة الممتدة بين عامي 2020-2024 والذي جاء فيه²:

"يشكل قطاع النقل أحد الدوافع الرئيسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، إذ يعمل على تيسير التنقل ويساهم في تخفيض التكاليف المترتبة عن تبادل السلع والخدمات ويعطي دفعا قويا للأُنشطة الاقتصادية والتجارية عبر مختلف الوسائط من طرق وسكك حديدية وموانئ ومطارات.....، إن الأهداف المسطرة هي تزويد الجزائر بمنظومة نقل ناجعة من خلال وسائط النقل الحديثة المسخرة لخدمة المواطن وتستوفي معايير السلامة والراحة والتكلفة وريح الوقت وحماية البيئة"

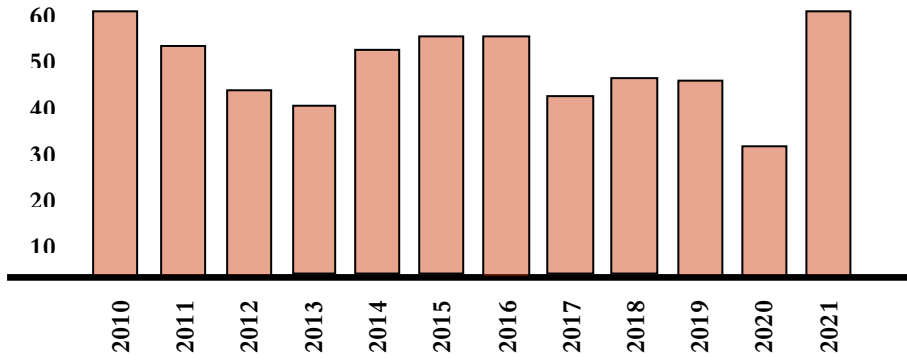
وتنتظر هذا البرنامج مسارات طويلة وصولاً لتطوير البنية التحتية وهذا بناء على اعتبارات تمويلية وتقنية في إطار تحقيق مبادئ الاقتصاد، الكفاءة والفعالية. حيث أن توفير البنية الأساسية الآمنة والموثوقة والفعالة لكامل أفراد المجتمع ووحداته الإنتاجية على قدر من النوعية وتكلفة تدعم الموارد المتاحة تحقيقاً لأهداف التنمية المستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية تستوجب وضع منظومة متكاملة من شبكات النقل مع مراعاة تحقيق ما يلي:

- تسهيل حركة نقل الأشخاص والبضائع ودمج مختلف الشبكات في هذا الاتجاه؛
- تمكين الوصول إلى مختلف الخدمات بأقل التكاليف في الوقت المرغوب؛
- تنويع الخيارات والاستجابة للخصوصيات الاقتصادية والاجتماعية التي تتحكم في شبكات النقل المحلية والإقليمية؛
- دعم قطاع النقل وتنافسيته وجودة خدماته في إطار المسعى العام لتوفير بيئة أعمال مشجعة؛
- مواكبة التوجهات المعاصرة في قطاع النقل والتوجه نحو الاستدامة والنمو الشامل.

¹ Akash Deep, Jungwook Kim, Minsoo Lee, **Realizing the potential of public-private partnerships to advance asia's infrastructure development**, Asian Development Bank, January 2019, P: 191.

² Ministère des transports Algérien, **Plan d'actions des transports 2020-2024**, Juillet 2020.

شكل رقم (3. 10): الاستثمار الخاص الدولي في مجال النقل بين 2010-2021 (مليار دولار أمريكي).



المصدر: Global Infrastructure Hub base data

على الصعيد الدولي شهدت استثمارات القطاع الخاص في مجال النقل استقرارا نسبيا في العشرية الأخيرة في مستويات تراوحت بين 40 و50 مليار دولار أمريكي كمعدل سنوي كما تبينه بيانات الشكل (3. 10)، وشكل قطاع النقل أكبر القطاعات جاذبية لعقود الشراكة مع القطاع الخاص قبل أن ينحسر أمام قطاع الطاقة بداية من عام 2018، وشكل عام 2020 سنة استثنائية بسبب الأزمة الصحية العالمية وآثارها على مختلف الاستثمارات وتقلصت هذه الاستثمارات بـ: 28% وتشكل 18,3% فقط من حجم الشراكات مع قطاع الأعمال¹، ويكفي دليلا على مكانة نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص مؤخرا في عملية البناء والتنمية عبر العالم الأرقام والإحصائيات الرسمية التي تمت الإشارة إليها في العرض السابق، كما نحاول تدعيم هذه الحقيقة فيما يأتي وصولا إلى إمكانية تطبيق النموذج في تنفيذ مشاريع محلية.

المطلب الأول: مشاريع النقل البري (الطرق).

تتوفر الجزائر على شبكة هامة من الطرق التي يختلف تصنيفها بين طرق سريعة، طرق وطنية، طرق ولائية وطرق بلدية وأخرى فرعية خارج دائرة التصنيف تبعا لأهميتها ودورها في الحياة الاقتصادية والاجتماعية*، وفي هذا الجزء من الدراسة نحاول تسليط الضوء على بعض المشاريع ذات الإستراتيجية الوطنية بالنظر لدورها الاقتصادي ودورها في الحياة اليومية العامة للأفراد والوحدات الإنتاجية على حد سواء، وقد اخترنا قائمة بمشاريع منجزة أو لا تزال في طور الإنجاز أو تلك المجمدة والتي لم تنطلق بعد بسبب الوضعية المالية للبلد بحيث نجد لها على قائمة برنامج الحكومة للفترة المقبلة والتي يمكن إدراجها كمشاريع قابلة للتجسيد وفق صيغ الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) التي تتيح لنا الخيارات المناسبة لكل مراحل المشروع (DBFM, BOT, BOO,....) قبل إعادة تملك هذه الأصول من طرف الدولة والهيئات العامة المتخصصة وعلى رأسها الوكالة الوطنية للطرق السريعة (ADA)، هذه القائمة وإن كانت تضم مشاريع منجزة مثل الطريق

¹Global Infrastructure Hub (GI Hub), **Infrastructure Monitor 2021**, P: 18.

* للإطلاع أكثر على هيكل شبكة النقل في الجزائر يرجى مراجعة المبحث الأول من هذا الفصل.

السيار الذي سيكون حالة خاصة نسلط عليها الضوء ونقوم بتشريح وضعيته بالنظر لأهميته ضمن الشبكة الوطني للنقل إلا أن نهاية الأشغال به تضعنا أمام تحدي كبير وهو أشغال الصيانة التي تصل كلفته إلى 10% من قيمة الإنجاز (حسب تصريح المدير العام للشركة الجزائرية للطرق السريعة (ADA) بتاريخ 04 أبريل 2022 للإذاعة الجزائرية)، بدليل انطلاق أشغال تهيئة الشطر الرابط بين بومرداس، البويرة حتى حدود برج بوعرييج والذي كلف الخزينة العمومية أكثر من 6مليار دولار أمريكي أي ما يعادل 6.241 مليار دينار عام 2015.

شكل رقم (3. 11): خريطة لأهم الطرقات في الجزائر لسنة 2021.



المصدر: وزارة النقل والأشغال العمومية الجزائري

ويمكننا قراءة شبكة المشاريع الكبرى والإستراتيجية المنجزة، في طور الإنجاز أو تلك المجمدة في انتظار انطلاق الأشغال بما استكمالا لمخطط النقل الوطني من الشكل رقم (3. 11) حيث تم اختيار هذه المشاريع تبعا لأهداف الدراسة التي تحاول مقارنة الآليات التقليدية في تنفيذ مشاريع النقل مع ما نسعى لطرحة وهو الشراكة مع القطاع الخاص في دراسة مقارنة على ضوء تجارب دولية مشابهاة مختارة، حيث تظهر الصورة عددا من المشاريع الكبرى ذات البعد الاستراتيجي ويأتي على رأسها الطريق السيار شرق - غرب على امتداد 1.216 كلم متضمنا عديد المنشآت الفنية (70 جسر عملاق، 60 محولا لربط المشروع بالشبكة القديمة، 390 منشأة فنية، 12 نفق على امتداد 18 كلم)¹ يربط الحدود الشرقية من القالة حتى أقصى الحدود الغربية في تلمسان والذي انطلقت أشغاله في 18 سبتمبر 2006، وتتفرع عنه منافذ لمختلف المدن والموانئ الهامة على مسافة إجمالية تقارب الـ 1.000 كلم، أما تكلفة المشروع فلا تتوفر أرقام نهائية لتكلفة المشروع الذي لم يكتمل في أجزائه الأخيرة التي تنتظر تسليمها أقصى شرق البلاد إلى جانب دخول أجزاء كبيرة منه في عملية صيانة كلفت الخزينة العمومية مبالغ إضافية معتبرة، هذا وكان قد أكد مستشار وزير النقل والأشغال العمومية السيد محي الدين محمد يوم 27 نوفمبر 2017 للقناة الأولى الجزائرية أن تكلفة الطريق السيار شرق-غرب

¹ Samir Bouhedja, Boualem El Kechebou, Case study of the Algerian Highway section called "East-West Autoroute", International Journal of Applied Engineering Research, Vol. 12, N° 15, 2017, PP. 4830-4835.

تتعدى واحد مليار دينار جزائري لكل واحد كلم كمعدل إجمالي¹، أي ما يقارب 9 مليون دولار أمريكي للكلم الواحد بتطبيق سعر صرف الدينار لشهر نوفمبر 2017 (\$1 أمريكي يعادل 112 دينار جزائري)، وقياسا بهذا الرقم تكون التكلفة الحقيقية قد تجاوزت 1.220 مليار دينار جزائري مضافا إليها قرابة 1.000 مليار دينار لباقي المنافذ بما يعادل إجمالا 22 مليار دولار على أساس معدل صرف الدينار للفترة بين عامي 2006 و2022 والتي بلغت 105 دينار لكل دولار أمريكي*.

وفي دراسة مقارنة مع بعض المشاريع المختارة والتي تم إنجازها وفق صيغة الشراكة مع القطاع الخاص في كل من ماليزيا وتركيا وجمهورية الصين الشعبية، نحاول تسليط الضوء على النقائص التي شابته مشروع الطريق السيار شرق-غرب سواء من جانب التكلفة أو آجال التنفيذ مع التركيز أيضا على عامل الكفاءة ونوعية الإنجاز، علما أن المشاريع المختارة تتقاطع مع مشروع الطريق السيار شرق-غرب من حيث الأهمية الاستراتيجية وفترة الإنجاز.

أولا: الطريق السريع شمال جنوب (ماليزيا).

يعد أكبر وأطول الطرق السريعة بماليزيا ويمتد من الحدود الجنوبية للبلاد مقابل بحر سنغافورة وتحديدًا من مدينة (جوهور بهرو) حتى أقصى الشمال مع الحدود التايلاندية أين تقع مدينة (بوكيت كايوهيتام) على مسافة 900 كم مرورا بالعاصمة كوالالمبور ويمثل شريان الاقتصاد الماليزي بنقله أكثر من 250 ألف مركبة يوميا، كلف إنجاز المشروع 34 مليار رينغيت ماليزي حيث تم تمويل أكبر نسبة منه عن طريق طرح سندات للإكتتاب العام (صكوك) بقيمة 30,6 مليار رينغيت، استغرق بناء المشروع سنوات عديدة ليتجاوز آجال تسليمه في فترة عرفت فيها ماليزيا ومنطقة جنوب شرق آسيا فترة عصيبة تزامنت والأزمة الآسيوية تسعينيات القرن الماضي، هذه الوضعية أجبرت السلطات في ماليزيا البحث عن صيغة لتمويل المشروع واستكمال باقي الأجزاء في أقرب الآجال بالنظر لأهميته الإستراتيجية ودوره في تحقيق النمو ودعم النشاط الاقتصادي والتجاري للبلد.

في هذه الأثناء تم اللجوء لآلية الشراكة مع القطاع الخاص وتنفيذ ما تبقى من أجزاء في شكل عقود امتياز لتشغيل وصيانة الطريق السريع الذي تعود ملكيته للهيئة الماليزية للطرق السريعة (MHA)، وعليه تم إبرام عقود شراكة مع مجموعة من الممولين الخواص تتقدمهم مجموعات Like Plus و Grand Saga و MEX، و Besraya، و ECE للاستثمارية وفق

¹ تاريخ المشاهدة يوم 28 أوت 2022، (https://radioalgerie.dz/news/ar/tags/qt-ar_side_tabs=0&page=74)، (20 سا و20د).

* تم حساب هذه الأرقام على أساس متوسط سعر صرف الدينار مقابل الدولار الذي انتقل من 72 دينار للدولار الواحد في سبتمبر 2006 إلى 85 دينار في ديسمبر 2014 ثم 115 دينار في ديسمبر 2017 وصولا إلى 145 دينار للدولار الواحد في جوان 2022 طبقا لقاعدة بيانات البنك الدولي (<https://data.albankaldawli.org/indicator/PA.NUS.FCRF?locations=DZ>)

عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) ولمدة 30 سنة (2000-2030)¹، وقد لجأت الحكومة الماليزية إلى الشراكة مع القطاع الخاص بعد العسر المالي الذي عرقل عملية الإنجاز في ظل عجز الموازنة العامة، وقدرت تكلفته بحوالي 1.230 مليون رينغيت ماليزي للإنجاز مضافا إليه 10,6 مليون رينغيت تمثل مصاريف الصيانة السنوية التي تدفعها الشركات المساهمة والمسئولة عن إدارة المشروع و20 مليون رينغيت أخرى تخصص للإصلاحات الكبرى كل 06 سنوات، وحسابيا نجد أن الكلفة الإجمالية خلال 30 سنة بما فيها الإنجاز والصيانة والإدارة بلغت 1.362 مليون رينغيت، أما المداخليل المحتملة للمشروع فسوف تتعدى 2.000 مليون رينغيت أي أن أرباح المشروع تقدر بحوالي 700 مليون رينغيت خلال مدة الاستغلال*، هذه المعطيات إنما تدل على نجاعة المشروع الذي تجسده المداخليل والعائد المحقق خلال مراحل المشروع المتتالية والجدول الموالي يعطينا مقارنة بين التكلفة والأرباح المحققة و/أو المحتملة للمشروع، وننبه هنا أن المشروع يمكن تقسيمه لمرحلتين متباينتين، مرحلة البناء لما قبل سنة 2003 ومرحلة الاستغلال والتي عرفت تدفق مداخليل بداية من سنة 2003.

جدول رقم (3. 4): مقارنة بين التكلفة والعائد للطريق السريع شمال جنوب (ماليزيا) 2000-2024 (مليون رينغيت).

الفترة	الاستثمار الثابت	مصاريف دورية	تكلفة إجمالية	الأرباح الصافية
2000	410	/	410	/
2001	610	/	610	/
2002	220	/	220	/
2004-2003	/	21,4	21,4	184,20
2010-2005	/	77	77	341,80
2015-2011	/	82,4	82,4	219,92
2020-2016	/	68,4	68,4	137,54
2024-2021	/	95	95	86,42
المجموع	1.240,00	344,2	1.584,2	969,80

المصدر: Mazlan Hassan, Abdul Razak Ibrahim

يسمح لنا الجدول (3. 4) بقراءة تقنية لجدوى مشروع إنجاز الطريق السريع شمال-جنوب بدولة ماليزيا الذي يسمح لشركة المشروع باسترجاع تكاليف الإنجاز وتحقيق أرباحا صافية تقارب 980 مليون رينغيت بعد 20 عام من التشغيل، إضافة إلى حوالي 350 مليون رينغيت تم دفعها كمصاريف دورية تخص عمليات الصيانة والتشغيل على امتداد

¹ Mazlan Hassan, Abdul Razak Ibrahim, **Investing in Toll Highway: Private or Public Financing with Scenario-Based Solution**, Pertanika J. Soc Sci & Hum.21, 2013, PP: 133-148.

* ننبه أن سعر صرف العملة الماليزية الرينغيت شهدت تقلبات كبيرة خلال الفترة 1998-2000 قبل ان تشهد استقرارا بداية 2000 لتسجل مقابل الدولار 3,77 ثم ارتفعت قيمته لتسجل أقل من 3 رينغيت لكل دولار امريكي سنة 2011 وتعاود الانخفاض مجددا حيث \$1 امريكي = 4,47 رينغيت (<https://sa.investing.com/currencies/usd-myr> تاريخ المشاهدة 2022/08/31)

الفترة السابقة، وعليه تتجاوز أرباح شركة المشروع الصافية 60% من إجمالي التكاليف بمتوسط عائد يفوق 2,4% سنويا على امتداد الفترة الماضية حتى 2024، ويتوقع المحللون انخفاض الأرباح في الخمس سنوات الأخيرة للعقد بسبب ارتفاع نفقات الصيانة.

ثانيا: الطريق السريع إزمير-أورهان غازي - غابز إسطنبول (تركيا).

أحد أهم عقود الشراكة بصيغة البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) في العالم وأحد اللوحات المعمارية والفنية الفريدة في جزئه الذي يشمل رابع أكبر جسر معلق في العالم إزميت باي (Izmit Bay Bridge) بطول قدره 1.550 متر، ويبلغ طول الطريق السريع 426 كم منها 2,682 كم عبارة عن جسور معلقة ونفقين على امتداد 5,142 كم ومنشآت فنية أخرى، بلغت تكلفة المشروع 6,3 مليار دولار أمريكي حيث التزم الشريك الإيطالي (ASTALDI) و4 شركات تركية وهي (Nurol, Ozaltin, Makyol, Goçay) في العقد الموقع في 2010/09/27 باستكمال الأشغال في 7 سنوات أما مدة التشغيل فقدرت بـ: 15 سنة و04 أشهر. وتم استلام الشطر الأخير من المشروع يوم 04 أوت 2019 أين أعلنت السلطات التركية أن القيمة الإجمالية بلغت 7 مليار دولار أمريكي¹.

ويلعب هذا المشروع دورا حيويا في نقل الأشخاص والبضائع بين العاصمة الاقتصادية إسطنبول ومحافظة إزمير المعروفة بثقلها الاقتصادي والتجاري ويربط أكبر الأقاليم حيوية ونشاطا بما يعادل 45% من الناتج المحلي الداخلي لتركيا ونحو ثلث (3/1) من سكانها، كما يسمح باختصار المسافة وأصبح بالإمكان قطعها في 3,5 ساعة عوض 8 ساعات سابقا، ولاسترجاع تكاليف الإنجاز والتشغيل تم تحديد تسعيرة العبور عبر المقاطع الأربعة للطريق بـ: \$0,05 للكم الواحد و\$35 كسعر جزائي ثابت لعبور جسر إزميت باي بين ضفتي البوسفور.

حسابيا ومن خلال بيانات الجدول رقم (3. 5) الموالي الذي يستعرض مداخل المشروع المتراكمة والعائد السنوي لمختلف مقاطع المشروع في دراسة تطبيقية، حيث نرى بأن المشروع يوفر حوالي 683 مليون دولار أمريكي سنويا بما يناهز 10 مليار دولار أمريكي إلى غاية نهاية فترة التشغيل عام 2035، وتمثل رسوم العبور إضافة إلى مداخل أخرى توفرها المرافق التابعة له خصوصا أن أقساما واسعة منه تستغل في النشاط السياحي ويصعب حسابها، نشير هنا إن هذه الرسوم والحقوق ليست ثابتة على مدار مدة العقد بل إنها تخضع للتعديلات لتتماشى ومتطلبات المشروع وبعض التكاليف المتعلقة بالصيانة والتشغيل علما أن التسعيرة مقومة بالليرة التركية وتتحدد مداخلها بالعملة الأجنبية (الدولار) تبعا لتقلبات أسعار الصرف مع الأخذ بالحسبان التقلبات الحادة لسعر صرف الليرة التركية في السنوات الأخيرة مقابل الدولار الأمريكي.

¹ İsmail Çağrı Özcan, **The privatization of roads; an overview of the Turkish case**, The Regional Economics Applications Laboratory (REAL), Case Studies on Transport Policy, Vol. 6, N°4, 2018, PP : 529-536.

جدول رقم (3.5): عائدات الطريق السريع إزمير-أورهان غازي-غابز إسطنبول-تركيا- (الوحدة / دولار أمريكي).

المقطع	متوسط المركبات العابرة	قيمة الرسم (US\$)	المسافة (كم)	عائد المقطع (US\$)	العائد السنوي (US\$)
جسر إزمير باي	40.000	35 (جزائي)	3 كم	35	511.000.000
غابز-أورهان غازي	40.000	0,05 ل: 1 كم	40 كم	2	29.486.980
أورهان غازي - بورسا	35.000	0,05 ل: 1 كم	34 كم	1,7	21.543.121
بورسا- باي قصير	17.000	0,05 ل: 1 كم	152 كم	7,6	47.141.557
باي قصير - إزمير	23.000	0,05 ل: 1 كم	175 كم	8,75	73.637.162
المجموع	155.000		404		682.808.730

المصدر: من إعداد الباحث بناء على المعطيات المنشورة من قبل مجمع ASTALDI وشركائه على الموقع:

http://www.otoyolas.com.tr/01_BOLUMLER/02_Teknik.pdf

ثالثاً: الطريق السريع غويزهو (Guizhou) -تشانغسي (Zhengxi) شمال شرق الصين.

يقع بإقليم (Guizhou) ويمتد الطرق على مسافة 130 كم بتكلفة إجمالية وصلت 59,6 مليار يوان صيني بما يعادل 8,5 مليار دولار أمريكي، ويلعب أهمية بالغة في محاربة الفقر من خلال ربط 3 محافظات وهي (Zheng، Xishui، Tongzi)، 13 مدينة و57 قرية وتشجيع الفلاحة والصناعة المحلية وتسهيل نقل السلع والمنتجات كما يعتبر معلماً سياحياً هاماً، ويعول على المشروع لزيادة إدماج الإقليم في الاقتصاد الوطني الصيني والرفع من مستوى المعيشة لأكثر من 2,1 مليون شخص يسكنون جنباته، لتنفيذ الطريق تم إنشاء شركة المشروع (SVP) المختلطة بين دائرة النقل الحكومية لإقليم (Guizhou) ومتعاملين خواص وهي مسؤولة عن تمويل، دراسة، إنجاز وتشغيل المشروع حيث تم توقيع العقد في 21 مارس 2016 لتكتمل أشغال الإنجاز بتاريخ 01 جويلية 2021 أين تبدأ مرحلة التشغيل على مدار 30 سنة لغاية 2051¹، وقد تم إعداد وضبط بنود عقد الشراكة لهذا المشروع من طرف وزارة المالية الصينية في نسخة منقحة من عقود الشراكة (PPPs)، حيث تم طرحه لاحقاً كنموذج لتنفيذ مئات المشاريع المقترحة في مختلف الأقاليم الصينية، وتعمل السلطات الصينية عليه للمضي قدماً في تفعيل آلية الشراكة مع القطاع الخاص لإنجاز المشاريع التنموية وتعزيز قدراتها في قطاع الطرقات باعتبارها وسيلة فعالة لفك العزلة عن المناطق الريفية والجبلية والوصول إلى المناطق الوعرة، حيث وجدت السلطات الصينية في هذه الصيغة وسيلة لتنفيذ مشاريع عدة بما يخدم السياسة التنموية المحلية وتثبيت الساكنة في القرى والمناطق النائية عبر الأقاليم الصينية المتباعدة الأطراف.

¹ UNECE, 500 People-first PPPs for the SDGs... ending poverty, protecting the planet, and leaving no one behind, P: 20-25.

رابعا: إسقاط التجارب الدولية على الحالة الجزائرية.

في عرض مقارنة بين بيانات وأرقام التجارب والمشروع الجزائري المتمثل في الطريق السيار شرق غرب نفق على نجاح التجربتين الماليزية والتركية مقابل فشل المشروع الجزائري الذي لم يكتمل بعد، في الوقت الذي تعرف فيه أجزاء كبيرة منه (الطريق السيار) تدهورا يتطلب إعادة تهيئته ما يطرح العديد من الأسئلة حول نوعية الأشغال الرديئة التي تحولت إلى تكلفة إضافية ضاعفت من مخاطر المشروع في ظل عدم اكتمال محطات الدفع والخدمات على طول الطريق ما يؤجل فترة التحصيل وخسارة موارد هامة لفائدة الخزينة العمومية.

جدول رقم (3. 6): مقارنة بين المشاريع الثلاثة - الطريق السيار شرق غرب - الطريق السريع شمال جنوب (ماليزيا) - الطريق السريع إزمير إسطنبول (تركيا).

المسافة	التكلفة	مدة الإنجاز	الصيغة	المشروع
1.216 كم	فاقت 20 مليار دولار أمريكي (من دون أرقام رسمية)	ينتظر تسليم الشطر الأخير نهاية 2022 بعد أكثر من 15 عام.	صفقات عامة طريقة تقليدية	الطريق السيار شرق غرب (الجزائر)
900 كم	27 مليار رينغيت محلي (8,23 مليار \$)	تم الإنجاز في مدة 03 سنوات (تخص الصيانة وإعادة الاعتبار)	عن طريق الشراكة (PPPs)	الطريق السريع شمال جنوب (ماليزيا)
426 كم	6,3 إلى 7 مليار دولار أمريكي	تم الإنجاز في مدة 07 سنوات بما فيها الجسر المعلق	عن طريق الشراكة (PPPs)	الطريق السريع إزمير إسطنبول (تركيا).

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الشركات المنفذة للمشروع.

في تحليل مقارنة بين مشروع الطريق السيار شرق غرب في الجزائر، والطريق السريع شمال جنوب بماليزيا والطريق السريع إزمير إسطنبول بتركيا، من حيث الصيغ المتبعة لتنفيذ هذه المشاريع، مدة الإنجاز المستغرقة، المسافة وتكلفة كل مشروع نجد أن الطريق السيار شرق غرب في الجزائر قد تم تنفيذه عبر الطريقة التعاقدية التقليدية لإبرام الصفقات العمومية عكس المشروعين الآخرين الذين تم تنفيذهما وفق صيغة الشراكة مع القطاع الخاص، من حيث مدة الإنجاز يمكننا ملاحظة الفرق الكبير الذي يفصل المشروع الجزائري بمدة فاقت 15 عاما عن نظيره الماليزي والتركي بمدة إنجاز قدرها 3 و7 سنوات على التوالي، أما من حيث الكلفة فتشير التقديرات إلى أكثر من 20 مليار دولار أمريكي كلفة لتجسيد الطريق السيار شرق غرب في الجزائر بمعدل يزيد عن 16 مليون دولار للكيلومتر الواحد، بينما قدرت تكلفة مشروع الطريق السريع شمال جنوب بماليزيا 8,23 مليار دولار أمريكي ويمثل المبلغ مصاريف إعادة التأهيل والتوسعة والصيانة بمعدل 8.88 مليون دولار أمريكي/الكم الواحد بينما كلف إنجاز الطريق السريع التركي حوالي 7 مليار دولار بمعدل يفوق 16 مليار دولار أمريكي.

من الواضح ارتفاع تكلفة إنجاز الطريق السيار شرق غرب في الجزائر بنسبة غير مقبولة خاصة عند مقارنته بنظيره الماليزي، أما المشروع التركي فيمكن تبرير ارتفاع تكلفته بسبب المشاكل التقنية واشتماله على منشآت فنية ضخمة من جسور وأنفاق بما فيها الجسر المعلق، وهذا ربما يعطي انطبعا أوليا بنجاح صيغة الشراكة على حساب الصيغ التقليدية من حيث الكلفة ومدة الإنجاز.

كما تتخلل التجارب الدولية أمثلة لمشاريع عدة يمكن الاستفادة منها والاستزادة لتنفيذ مشاريع محلية تواجه صعوبات مالية وتقنية وأخرى لم يتم الإنطلاق في تنفيذها لنفس الأسباب، والجدول (3.7) الموالي يلخص لنا جملة من هذه المشاريع المحلية في بطاقة تقنية موحدة ربما يمكنها أن تجد في صيغ الشراكة مع القطاع الخاص حلا لها وصولا إلى تحقيق الأهداف العامة المسطرة في هذا المجال.

جدول رقم (3.7): البطاقة التقنية لمنافذ الطريق السيار شرق - غرب (الجزائر).

الرقم	المشروع	البطاقة التقنية
1	منفذ الطريق السيار بين عنابة وتبسة انطلاقا من محول الذرعان.	مشروع محمد بسبب مشاكل تمويلية.
2	منفذ الطريق السيار إلى ميناء عنابة على مستوى محول الذرعان.	يمتد لمسافة 25 كم
3	منفذ الطريق السيار إلى ميناء سكيكدة على مستوى محول الحروش.	يمتد على مسافة 30 كم
4	منفذ الطريق السيار نحو مدينة باتنة	يمتد على مسافة 62 كم (شطر أول بـ 20 كم والشطر الثاني 42 كم) يربط مدينة باتنة بالطريق السيار على مستو محول تاجنانت-شलगوم العيد، تم إسناد صفقة إنجاز الشطر الثاني لمجمع G.R.P.B بمبلغ يناهز 15 مليار دينار جزائري ¹ ، من المبلغ الإجمالي المرصود للمشروع المقدر بـ 30 مليار دينار جزائري ² .
5	منفذ الطريق السيار بين ميناء جن جن (جيجل) والعلمة (سطيف)	بطول 110 كم يربط ميناء جن جن (جيجل) ومدينة العلمة (سطيف) انطلقت فيه الأشغال بتاريخ 15 أوت 2013 في صفقة إنجاز أسندت لتجمع بين شركة RIZZANI الإيطالية ومجمع حداد وشركة SAPTA للمنشآت الفنية في مدة 60 شهرا، خصص له مبلغ 175 مليار دينار جزائري قبل أن يدعم بـ 8 مليار دينار أخرى في ميزانية 2022، ويسجل المشروع تأخرا كبيرا في الأجال ونسبة الأشغال (40%).
6	منفذ الطريق السيار شرق غرب نحو بجاية (الميناء)	يمتد على 100 كم يشمل نفقا بطول 1.160 متر و3 جسور و60 منشأة فنية، ينتظر تسليمه أواخر 2022 بعد أن تم إسناده لمجمع صيني-جزائري (CRCC-SAPTA) بكلفة فاقت 101 مليار دينار لصفقة الإنجاز يضاف إليها الدراسات ومختلف التعويضات لتحرير الأرضية (10 مليار دينار) ما يعادل 1,5 مليار دولار أمريكي (سعر الصرف للفترة 1\$ أمريكي=80 دينار جزائري)، انطلقت به الأشغال في ديسمبر 2013 متجاوزا آجال الإنجاز (30 شهرا) ³

¹ <https://www.ada.dz/index.php/avis/avis-d-attribution/70-avis-d-attribution-batna-g-r-p-b>

² الموقع الرسمي للإذاعة الجزائرية: <https://radioalgerie.dz/news/ar/article/20191201/185861.html> (تاريخ المشاهدة 2022/09/01، 21 سا و15د).

³ (تاريخ المشاهدة : 2022/09/04، 11 سا و30د) <https://www.djazair.com/fr/lexpression/201989>

7	منفذ الطريق السيار شرق غرب انطلاقا من محور العفرون نحو تيبازة.	يتمد على مسافة 21 كم
8	منفذ الطريق السيار شرق غرب نحو ميناء تنس انطلاقا من الشلف	يتمد على مسافة 50 كم
9	منفذ الطريق السيار انطلاقا من المحمدية (معسكر) نحو ميناء مستغانم	يتمد على مسافة 45 كم
10	منفذ الطريق السيار شرق غرب من محور واد تليلات (وهران) نحو ميناء أرزيو.	يتمد على مسافة 38 كم
11	منفذ الطريق السيار شرق غرب نحو عين تموشنت.	يتمد على مسافة 42 كم
12	منفذ الطريق السيار إلى ميناء الغزوات انطلاقا من تلمسان.	يتمد على مسافة 65 كم

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الوكالة الوطنية للطرق السريعة ووزارتي الأشغال العمومية والنقل.

تهدف البيانات السابقة إلى تسليط الضوء على بعض المشاريع المحلية العالقة التي يمكنها الإستفادة من هذه التجارب لاستكمالها، ونخص بالذكر هنا استكمال مختلف المشاريع التي تربط الطريق السيار شرق-غرب بالمدن والموانئ والمناطق الصناعية على جنبات الطريق في محاولة لربط المناطق الحيوية وتسهيل عملية التنقل والتوزيع عبر شبكة حديثة من الطرق السريعة دعما للتنمية الشاملة. غير أن أغلب هذه المشاريع لم تر النور بعد ولا تزال تصارع المشاكل خاصة التمويلية والتي تمثل عقبة حقيقية في ظل الوضعية الراهنة للبلد، ويقدم الجدول الموالي عرضا مقتضبا عنها.

وفي محاولة لتقديم نماذج دولية يمكن اعتمادها لتنفيذ المشاريع المرتبطة بمنفذ الطريق السيار شرق غرب، وعلى اعتبار أن هذه المشاريع ذات حجم متوسط فقد ارتأينا الوقوف على بعض التجارب الجسدة على الصعيد الدولي بصيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لمشاريع مماثلة وذات أهمية محلية كبيرة، هذه التجارب يمكن اتخاذها نموذجا والاستفادة منها لتنفيذ عدة مشاريع في الجزائر والتي جاء ذكرها في الجدول السابق استكمالاً للجهود البناء وتحديث شبكة النقل المحلية.

واعتمادا على التجارب والخبرات المذكورة في الجدول السابق وكذا الجدول رقم (3. 8) الموالي، يتبين أن آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) أصبحت تمثل أحد الحلول الواقعية والبراغماتية لمشاريع النقل وإنجاز الطرقات العامة¹، حيث تساهم الشراكة في زيادة مستويات الفعالية والنجاعة إضافة لما تقدمه من حلول لتمويل هذه المشاريع ومزايا أخرى فنية وإدارية، وبهذا فإنه من المناسب الاستفادة من تجارب وخبرات الدول محليا والاستعانة بالقطاع الخاص لتنفيذ مختلف المشاريع لبناء وصيانة وتشغيل شبكة الطرقات على مستوى المحاور الرئيسية والمقاطع ذات الدور الحيوي للحياة الاقتصادية والاجتماعية في خطوة أولى لتوفير متطلبات التنمية الشاملة، خصوصا مع الصعوبات المالية والتقنية التي تواجه هذا النوع من المشاريع في الفترة الأخيرة وفشل آليات التنفيذ المعتمدة التي لا تضمن الجودة لشبكة الطرقات الوطنية.

¹ United Nations (ECE), **Technical Document accompanying the ECE Standard on Public-Private Partnerships in Roads**, Committee on Innovation, Competitiveness and Public-Private Partnerships, Working Party on Public-Private Partnerships, **Second session**, 20-21 November, Geneva, 2018.

جدول رقم (3. 8): البطاقة التقنية لمشاريع الشراكة (PPPs) لإنجاز الطرقات – نماذج مختارة حول العالم.

المشروع	البلد
بناء وتشغيل وصيانة نفق (Z-Morh) ¹ : تم توقيع عقد الشراكة بصيغة (DBFOT) لبناء نفق أرضي بين الهفمية العامة للطرق السريعة الهندية (NHIDCL) ومجمع (APCO Infratech Private Limited)، يبلغ طول النفق 6,5 كم بتكلفة إجمالية قدرت بـ: 320 مليون دولار أمريكي ويقع في إقليم كشمير وجامو، يربط الطريق السريع رقم: 1 ومناطق Srinagar وLeh في جبال الهيمالايا ذات الطبيعة القاسية والتي كانت معزولة طيلة فترة الشتاء (نوفمبر – أبريل)، تم إنجازه في مدة 3,5 سنوات ويمتد عقد التشغيل 15 عاما حتى 21 ديسمبر 2023.	الهند
تهيئة وإدارة الطريق المسمى (N4 Toll Road) ² : يربط عقد الشراكة دولتي جنوب إفريقيا والموزمبيق وتجمع خاص يدعى (Trans-African concession) ويسمح عقد ال BOT هذا بإعادة الإعتبار للطريق القديمة واستغلاله لمدة 30 سنة من طرف الشريك الخاص الذي تحمل كل التكاليف البالغة 650 مليون دولار أمريكي ودخل حيز الخدمة عام 2000 في وقت قياسي لم يتجاوز ثلاث سنوات ونصف.	جنوب إفريقيا والموزمبيق
عقد الشراكة لدراسة وإنجاز وتمويل الطريق الرابط بين العاصمة لوزاكا وإقليم اندولا ³ : الذي يمتد لمسافة 321 كم تكفل به المجمع الصيني (Jiangxi)، تم توقيع الاتفاق سنة 2017 لمدة تصل 17 سنة.	زامبيا
عقد امتياز لمدة 22 سنة (7 سنوات للإنجاز و15 سنة للاستغلال) لإنجاز الطريق السريع طهران –شالوس ⁴ : بموجب العقد حاز مجمع (Bonyad Mostaza'fan) للاستثمار على عقد الامتياز واستغلال الطريق على مسافة 123 كم يربط العاصمة طهران بالمنطقة الشمالية ناحية بحر Caspian ربايعي الرواق بعرض قدره 18 متر لكل اتجاه، يضم 97 جسر و145 نفق، تم تنفيذه عبر 4 مراحل بين 2009 و2014، وبلغت كلفة العقد 1 مليار دولار أمريكي (12 تريليون ريال محلي) بمعدل 8 مليون دولار للكلم الواحد.	إيران
عقد تهيئة وصيانة وتشغيل الطريق السريع BA-093 بمقاطعة Bahia شمال شرق البرازيل: عقد الامتياز هذا يمتد لـ 25 عام وتم توقيعه عام 2010 مع تجمع من شركتين هما Invepar & Odebrecht بقيمة إجمالية بلغت 1,7 مليار دولار برازيلي (ما يعادل 975 مليون دولار أمريكي باعتبار ان سعر صرف الدولار البرازيلي بلغ 1,74 دولار برازيلي لكل 1 دولار أمريكي كمتوسط سنة 2010).	البرازيل

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على التقارير المقدمة من طرف شركات الإنجاز والتشغيل.

في واقع الأمر لم يسبق للجزائر تنفيذ مشاريع عامة في مجال الطرقات عبر صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، كما تفتقر إلى التنظيمات القانونية المؤطرة لهذا النوع من العقود معتمدة على الطرق التقليدية والكلاسيكية في

¹ UNECE, 500 People-first PPPs for the SDGs... ending poverty, protecting the planet, and leaving no one behind, PP: 36-43.

² Robert Osei – Kyei, Albert P.C. Chan, **Developing Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa through Public-Private Partnerships; Policy Practice and Implications**, Transport Reviews, Vol. 36, N°2, 2016, PP: 170-186.

³ Tim Zajontz, **The Chinese infrastructural fix in Africa: lessons from the sino-zambian 'road bonanza'**, Oxford Development Studies, Vol. 50, N° 1, 2020, PP: 14-29.

⁴ Gholamreza Heravi, Zeinab Hajihosseini, **Risk Allocation in Public-Private Partnership Infrastructure Projects in Developing Countries; Case Study of the Tehran-Chalus Toll Road**, Journal of Infrastructure Systems, Vol. 18, No. 3, September 2012, PP: 210-217.

إبرام مختلف الصفقات الممولة كلياً من ميزانية الدولة، غير أن الآثار العميقة التي خلفتها الصدمة البترولية لعام 2014 وتذبذب أسعار النفط في الأسواق الدولية قد ألفت بظلالها على البرامج الاستثمارية بما فيها تلك المسجلة في قطاع النقل، حيث تم تجميد جل العمليات التي لم تنطلق كما أن التضخم أصبح يؤثر على برامج في طور الإنجاز، وإضافة إلى تأجيل مشروع الطريق السيار للهضاب العليا ذو الأهمية الاستراتيجية فإن أغلب المشاريع المسجلة التي تربط الطريق السيار شرق-غرب لم ترى النور إلى غاية اليوم عدا المنفذ الخاص بمدينة بجاية الذي لم يبقى منه سوى القليل، وتمثل هذه المشاريع تجربة جديدة بتطبيق آلية الشراكة مع قطاع الأعمال لإنجاز واستغلال بعض المحاور الهامة كونها لا مصلحة للبلد في تأخير آجال الإنجاز مع استمرار الوضعية المالية الصعبة وتزايد التحديات التي تواجه الحكومة، وعليه فإنه لا مانع لاستكمال المشاريع العالقة ذات الأهمية الكبرى وفق عقود الامتياز التي تضمن التمويل والإنجاز والإدارة لفترات يتم دراستها بما يسمح بتحصيل التكاليف وتدعيم شبكة النقل المحلية والإقليمية على ضوء التجارب الدولية التي قمنا باستعراضها وأخرى كثيرة لم يسعنا المقام لحصرها، أما ميدانيا فقد اخترنا الطريق السريع الرابط بين الطريق السيار شرق-غرب على مستوى مدينة العلمة بولاية سطيف وميناء جن جن بجيجل، ويمثل هذا المشروع أحد المنافذ الملحقة بالطريق السيار شرق غرب ويأتي اختيارنا للمشروع لسببين وجيهين هما:

الأول: الأهمية الاستراتيجية للطريق الذي يربط أكبر موانئ إفريقيا بالطريق السيار شرق-غرب ومنه ضمان الولوج إلى دول إفريقيا جنوب الصحراء عبر طريق الوحدة الإفريقية استكمالاً لعقد الشراكة مع مؤسسة موانئ دبي العالمية (DP World) لإدارة نهائي الحاويات بميناء جن جن ليكون منطقة عبور ووصول إلى الأسواق الإفريقية، ومن هنا يتضح جليا الدور الحيوي الذي يمثله هذا المشروع في تنشيط الحركة التجارية الدولية والإقليمية فضلاً على النشاط الاقتصادي المحلي وربط أحد أكبر مناطق النشاط الصناعي والتجاري في الجزائر (سطيف، العلمة، برج بوعرييج) بالعالم الخارجي لتصدير منتجاتها، ومع تأخر عملية الإنجاز فإن الجزائر تخسر هذا الدور كأحد الخطوط التجارية الكبرى الواعدة خاصة مع وجود منافسة دولية للسيطرة على محاور التجارة في إفريقيا.

الثاني: إلقاء الضوء على أكبر العراقيل التي تواجه المشاريع الكبرى والمتمثل في المشكل التمويلي وشح الموارد الذي يقف حجر عثرة أمام استكمال المشروع الذي بلغت نسبة الإنجاز فيه 45%، وبعد أن استنفذ الغلاف المالي المخصص له والمقدر بـ 175 مليار دينار سنة 2013 أي ما يعادل 2,18 مليار دولار*، قبل أن يعاد تقييمه بمبلغ 8 مليار دينار سنة 2022 بما يعتبر غير كافي أمام عجز واضح للسلطات عن توفير ما يلزم للدفع بالمشروع للأمام، هذه الوضعية الصعبة تسببت في تعطيل المشروع ومشاريع أخرى ذات صلة وطيدة به على غرار ميناء جن جن الذي لا يمكن تفعيله إلا من خلال استكمال مشروع ربطه بشبكة الطرق الوطنية من بوابة الطريق السيار شرق-غرب ومنه إلى دول جنوب الصحراء من خلال الطريق العابر للصحراء، ومن هذا المنطلق فإن توفير التمويل اللازم يشكل عقبة حقيقية أمام

* قدر بنك الجزائر متوسط سعر صرف الدينار سنة 2013 بحوالي 80 دينار للدولار الواحد.

استكمال المشروع الذي استنزف أموالا طائلة لكن دون فعالية انجرت عنها تضخم في تكلفة الإنجاز وتأخير لآجال تسليم المشروع التي تبقى مفتوحة.

إن اعتماد آلية الشراكة مع القطاع الخاص يمكنه توفير الحلول المالية والتقنية لاستكمال المرافق الملحقه بالطريق السيار شرق غرب وعلى رأسها مشاريع المنافذ نحو المدن المجاورة وضمان صيانتها على المدى المتوسط والطويل، وعليه فإن الاستفادة من التجارب الدولية في تطبيق هذا النموذج محليا يساهم في إيجاد بعض الحلول لدعم شبكة الطرقات في الجزائر.

المطلب الثاني: شبكات السكك الحديدية.

تحتاج تنمية شبكة السكك الحديدية إلى استثمارات ضخمة على قدر عالي من الكفاءة والتي تتطلب بدورها إدماجا سريعا للتكنولوجيا والتقنية الحديثة، حيث زادت نسبة الاعتماد على الشركات الخاصة في تنفيذ مشاريع وخطوط النقل بالسكك الحديدية عبر العالم بحثا عن إدراك الأبعاد السابقة (تمويل، كفاءة، نوعية)، أما في الجزائر فلا يزال القطاع مملوكا كليا للدولة عبر ممثلها الحصري الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) التي تدير شبكة تقليدية تعود في أغلبها إلى الحقبة الاستعمارية، حيث تم مد شبكة هامة من السكك الحديدية لتسهيل نقل المنتجات الفلاحية والثروات الباطنية نحو الموانئ تحضيرا لنقلها للضفة الأخرى من المتوسط.

يرى الباحثون أن شبكة السكك الحديدية تبقى أكثر فعالية من باقي الوسائل المعتمدة لنقل السلع والبضائع البرية والبحرية والجوية، وتشكل حلا مثاليا لاقتصاديات الحجم من خلال استيعابها لأكثر الشحنات وبأقل التكاليف، من جهتها هي الوسيلة الأكثر صداقة للبيئة وأضعف مصادر التلوث كما تشكل بديلا فعالا لتنمية المناطق والأقاليم المعزولة عبر العالم وتنمية النشاط الفلاحي والزراعي، ومع التطور التقني وبناء أجيال جديدة من شبكات القطار السريعة زادت المزايا الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لهذه الوسيلة وساهمت في اختصار البعد والمسافة بمعايير عالية من الجودة والسلامة والأمان، ويأتي الاستثمار الخاص في هذه الشبكات دعما للأهداف السابقة التي تبقى عصية على الدول النامية بسبب الضغوطات المالية والتقنية، هذه الأخيرة يتوجب عليها الاستفادة من التجارب الأوروبية والأمريكية خلال القرنين الماضيين في تطوير شبكات السكك الحديدية والتي لعبت دورا محوريا في نهضةها الصناعية عبر إشراك القطاع الخاص الذي ساهم بفعالية في مد هذه الشبكة.

يقدم هذا الجزء من الدراسة بعض التجارب الدولية والمجسدة في إطار عقود الشراكة (PPPs) لتشكيل منطلقا لرسم تصور موضوعي يسمح بتنفيذ مشاريع مماثلة في الجزائر تساهم في تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية، وفي محاولة للوصول لهذا الهدف حاولنا اختيار أحدث التجارب وأقربها للواقع المحلي، وفي ذلك فرصة لضبط وتحديد معالم الشراكة من حيث التكاليف والعائد في الفترة الحالية وتسمح لنا بمقارنة عقود الشراكة بنظيرتها من عقود الإنجاز التقليدية.

أولاً: خط السكة الحديدية السريع بين جاكرتا - باندونغ (اندونيسيا).

يمثل هذا النوع الجيل الجديد من السكك الحديدية ذو السرعة الفائقة والتكنولوجيا العالية كما يمثل حلاً على مستوى الخطوط التي تعرف حركة كبيرة واكتظاظاً في أعداد المسافرين على مستوى الأقطاب الحضرية الكبرى سيما في دول جنوب شرق آسيا، جاء هذا المشروع ليربط العاصمة الاندونيسية جاكرتا (Jakarta) بمدينة باندونغ (Bandung) عاصمة إقليم جافا الغربية (West Java) على مسافة 143 كم، هذا المشروع يهدف إلى اختصار مدة التنقل بين المدينتين إلى 45 دقيقة عبر قطارات فائقة السرعة ونقل 29 ألف مسافر كمعدل يومي أي ما يناهز 10 ملايين شخص سنوياً، وكانت السلطات الاندونيسية قد أعلنت في سبتمبر من العام 2015 توصلها لاتفاق مع تجمع صيني - اندونيسي (Kereta Cepat Indonesia China) لإنجاز المشروع بقيمة 5,9 مليار دولار أمريكي وفق صيغة الشراكة (PPPs)، ويتشكل هذا التجمع من الشركة الدولية الصينية للسكك الحديدية (China Railway Internationnal) وأربع شركات اندونيسية عامة مملوكة للدولة، حيث تم تمويل المشروع عن طريق قرض من طرف بنك التنمية الصيني بنسبة 75% بينما تقاسم بقية الشركاء 25% من قيمة المشروع¹.

جدول رقم (3. 9): معطيات حول مشروع الخط السريع جاكرتا-باندونغ (اندونيسيا).

عناصر المشروع	التفاصيل
المسار والمحطات الرئيسية	جاكرتا (محطة Halim) - غرب جافا (محطتي Karawang و Walini) - باندونغ (محطة Tegalluar)
المسافة ومدة السفر	143 كم / 45 دقيقة
مدة الإنجاز	4 سنوات
مدة الامتياز	50 سنة بين 31 ماي 2019 و 31 ماي 2069
مداخيل بيع التذاكر (السنة المرجعية 2020)	168 مليون \$ سنوياً (سعر التذكرة 16 \$)
تكلفة المشروع	5,9 مليار \$

المصدر: Aleksander Purba, John Tampil Purba , Ibid

تتحمل شركة المشروع جميع التكاليف والأخطار المتعلقة بالإنجاز والتمويل والتسيير بعد حصولها على قرض من البنك الشعبي الصيني للتنمية (75%) لمدة 40 سنة وبنسب فائدة متزايدة تتراوح بين 2% و 3,46%، حيث تشير التقديرات أن مبلغ القرض وفوائده سوف تصل 5,294 مليار \$ بنهاية مدة الاستحقاق، في المقابل يتم تغطية هذا القرض وفوائده وتكاليف التسيير والصيانة أساساً من مداخيل وعائدات الخط المتوقعة بمبلغ 168 مليون دولار خلال السنة الأولى لبدء الاستغلال (2020) والتي ترتفع مع مرور السنوات وهي كافية لتغطية تكاليف الإنجاز والتشغيل.

¹ Aleksander Purba, John Tampil Purba, **Jakarta-Bandung High-Speed rail transportation project: facts and challenges**, VIII International Scientific Conference Transport of Siberia, 2020.

ثانياً: خط السكك الحديدية (Boten-Vientiane railway) بين الصين وجمهورية اللاوس.

يعد واحداً من المشاريع الإستراتيجية التي تدخل ضمن المشروع الكبير الذي تبنته الصين الشعبية لتعزيز تجارتها الدولية والإقليمية المعروف باسم الحزام والطريق (China's belt and road initiative BRI)، حيث يأتي هذا المشروع كجزء منه لربط الصين بدول جنوب شرق آسيا، ويربط المشروع الجمهورية الشعبية للاوس بالجمهورية الشعبية الصينية ضمن الخط السادس للحزام الذي يربط مدينة (Kunming) بجنوب غرب الصين بسنغافورة مروراً بكل من اللاوس وتايلندا، ويمتد في جزئه العابر لجمهورية اللاوس على مسافة تبلغ 414 كم انطلاقاً من مدينة (Boten) في أقصى الشمال المتاخمة للحدود الصينية وصولاً إلى العاصمة (Vientiane) مروراً بعشر مدن أخرى، ويشكل المشروع أهمية بالغة للبلدين ومنفذاً عملياً إلى شبكة المواصلات الصينية العملاقة¹، حيث تنظر الصين إليه كخطوة لتعزيز علاقاتها وشراكتها الاقتصادية والتجارية في منطقة جنوب شرق آسيا باعتبارها امتداداً جيو-استراتيجياً لها عبر كتلة اقتصادية وسياسية وازنة تشكلها كلا من لاوس، تايلندا، سنغافورة وحتى ماليزيا جنوباً، وتقدر حجم التجارة البينية بين هذه المجموعة والصين بأكثر من 41 مليون طن سنوياً تأمل الصين أن يكون لمشروع خط السكك الحديدية دوراً في تعزيز المبادلات التجارية من خلال زيادة قدرات الشحن وخفض التكاليف والوقت، أما جمهورية اللاوس فترى فيه منفذاً سريعاً لها نحو العام الخارجي عبر شبكة المواصلات الصينية علماً بأنها الدولة الوحيدة في منطقة جنوب شرق آسيا التي لا تملك منافذ بحرية، كما أن المشروع يمثل دعماً كبيراً للبلد على الصعيد الاقتصادي والتجاري من خلال²:

- تقليص البعد والمسافة وتخفيض تكاليف الانتاج والتسويق للسلع والبضائع مع الصين شمالاً وتايلندا جنوباً مما يرفع من تنافسية المنتج المحلي ويشجع المنتجين لزيادة صادراتهم؛
- تسهيل حركة السفر والشحن وخلق ديناميكية لخدمة النشاط الاقتصادي وتنمية السياحة المحلية؛
- تحويل اللاوس إلى مركز عبور لمختلف السلع والمنتجات بين الصين ودول جنوب شرق آسيا وتحويل نسبة هامة من التجارة البحرية إلى البر وما ينتج عنه من مزايا؛
- المساهمة في جذب الاستثمار الأجنبي وتوسيع الأنشطة المحلية وزيادة معدلات التوظيف.

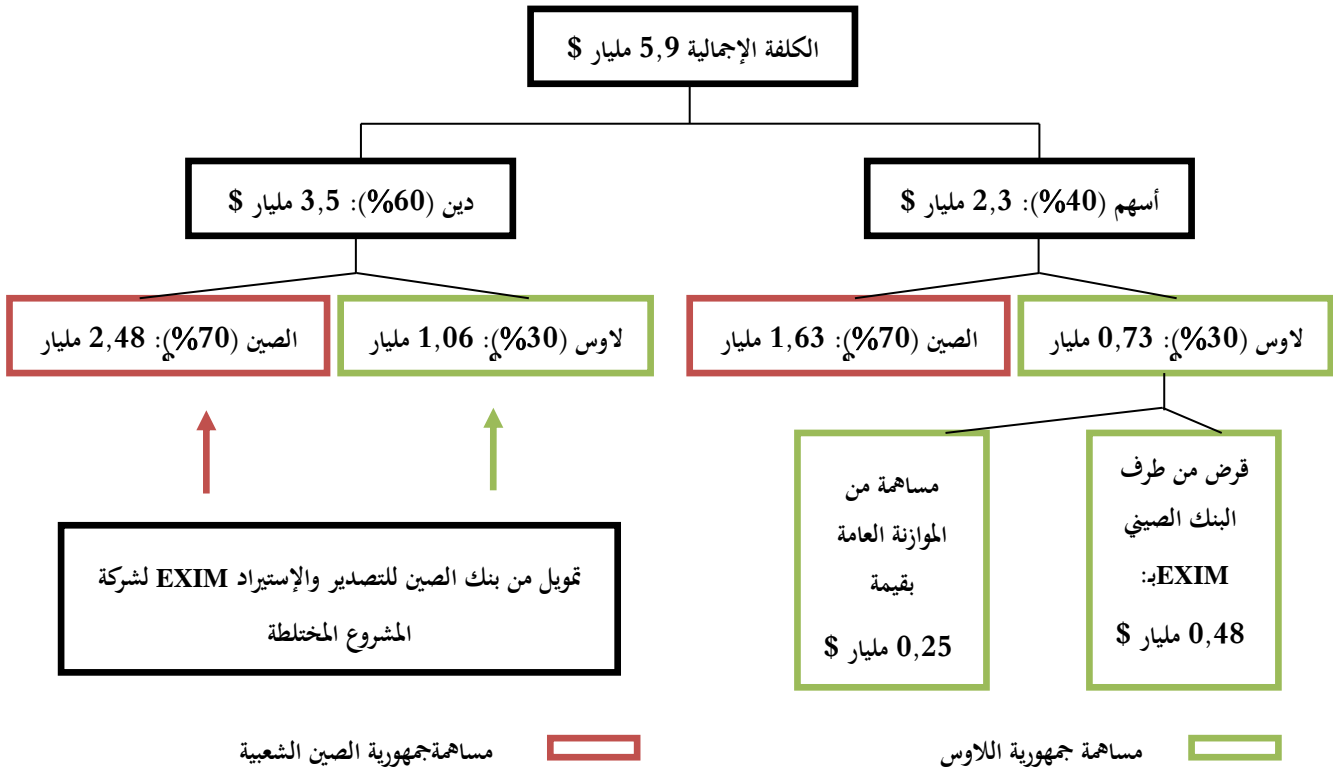
بعد دخول المشروع المزمع تنفيذه عن طريق الشراكة (PPPs) حيز الخدمة فإن السفر بين مختلف المحافظات الإدارية لجمهورية اللاوس يصبح أسهل وأقل زمناً وأكثر راحة، إضافة إلى توفير مسار لوجيستي هام يسمح بنقل كميات كبيرة من السلع بين البلدين وتكاليف منخفضة تساهم في خفض تكاليف التصدير والإستيراد ويدعم أكثر التجارة البينية، ويقوم اقتصاد جمهورية اللاوس أساساً على النشاط الفلاحي الذي يرتبط بالتجهيزات والأسمدة القادمة من الصين التي تشكل

¹ The World Bank Group, **From Landlocked to Land-Linked, Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity**, 2020, P: 14.

² Visansack Khamphengvong et al, **Examine the Economic and Social Effects on Lao People's Perceived Benefit Attitudes towards BRI**, Sustainability, Vol. 14, 5088, 2022, PP: 1-19.

سوقا هامة لمنتجاتها وهنا يساهم المشروع في خفض التكاليف وزيادة الأرباح، كما ننبه إلى دوره في تنمية قطاعات عدة كالسياحة والموارد الطبيعية والمياه والثروات الغابية وانعكاسات ذلك على مستويات المعيشة والتشغيل والنظام الضريبي¹. انطلقت أشغال البناء في جانفي 2017 بعد توقيع اتفاقية شراكة بصيغة البناء-التشغيل-ونقل الملكية (BOT) وتأسيس شركة المشروع (Laos-China Railway Joint-Venture) في ديسمبر 2016، حيث قدرت تكلفة المشروع بـ: 5,95 مليار دولار أمريكي تمتلك فيه جمهورية اللاوس 30% والشركاء الصينيين 70%، تمتد مدة إنجاز المشروع على 5 سنوات لتبدأ فترة استغلال الخط عن طريق الامتياز لمدة 50 سنة.

شكل رقم (3. 12): هيكل تمويل خط السكة الحديدية اللاوس-الصين.



المصدر: The World Bank Group: From Landlocked to Land-Linked, Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity, 2020, P: 20.

يوضح الشكل رقم (3. 12) هيكل تمويل مشروع خط السكة الحديدية الرابط بين جمهوريتي اللاوس والصين الشعبية، حيث كلف الجزء الأول من المشروع 2,38 مليار دولار أمريكي بمساهمة قدرها 730 مليون دولار أمريكي من جمهورية اللاوس منها 250 مليون دولار تم تمويلها من الموازنة العامة (50 مليون دولار على مدى 5 سنوات الموافقة لمدة الإنجاز) أما 480 مليون دولار المتبقية فتم الحصول عليها من قرض للبنك الصيني للتصدير والإستيراد (EXIM) بنسبة فائدة قدرها 2,3% مع فترة سماح بـ: 5 سنوات ومدة استحقاق 35 سنة، وبهذا يكون نصيب جمهورية الصين

¹ UN-OHRLLS, **Developing Bankable Transport Infrastructure Projects: Case Studies, Experiences and Learning Materials for Landlocked Developing Countries and Transit Countries**, 2022, PP: 92-93.

الشعبية مقدر بـ: 1,63 مليار دولار كمساهمة أولية (انظر الشكل السابق). وتشير التقارير إلى استكمال الأشغال وافتتاح الخط أمام حركة الأشخاص والبضائع بداية 2022 بعد أن عرف تأخرا نسبيا (حوالي 3 أشهر) بسبب جائحة كورونا وبعض العراقيل التقنية الأخرى¹، للعلم فإن مسار المشروع تميزه تضاريس وجبال وعرة ومعظم مقاطعه عبارة عن أنفاق (75 نفق بطول إجمالي 198 كم) أو جسور معلقة (167 جسر على مسافة كلية تقدر بـ 61 كم) ليكون واحدا من أصعب المسارات عبر العالم، هذه الصعوبات لم يكن بالإمكان التغلب عليها لولا المساعدة الفنية والتقنية التي قدمها مختلف الشركاء الخواص.

ثالثا: خط السكة السريع Halkali – Kapikule في تركيا.

يمتد خط النقل بالسكك الحديدية السريعة المزدوجة على 229 كم بين مدينة Halkali قرب إسطنبول ومدينة Kapikule على الحدود البلغارية ويهدف لربط تركيا بأروبا كجزء من مشروع شبكة النقل الأوربية (TEN-T) الكبير ضمن سياسة الإنفتاح وتشجيع المبادلات التجارية مع القارة العجوز التي تنتهجها تركيا منذ عقود، ويشكل المشروع جزءا هاما من شبكة الشحن والإمداد الدولية في جزئها الرابط بين أوروبا وأقاليم الأناضول وحوض البحر الأسود وجنوب القوقاز وصولا لدول آسيا الوسطى فضلا عن دوره في ربط القارتين الأوربية والآسيوية²، وتنظر الحكومة التركية إليه كمشروع استراتيجي ضمن أولويات برنامج (2019-2023) التنموي ويؤسس لبناء نظام نقل مرن وموثوق ومتكامل لتركيا، بدأت أشغال الإنجاز في جويلية 2019 وتم تسليمها نهاية عام 2023 وتم إنجاز المشروع على مرحلتين³:

المرحلة الأولى: في طور الإنجاز حاليا وتغطي المسافة الفاصلة بين كيركيزكوي-كايكول (Kapikule-Cerkezky) لمسافة 153 كم بتكلفة قدرها 275 مليون أورو ممولة من طرف صندوق الاتحاد الأوربي (IPA).

المرحلة الثانية: يمتد على مسافة 76 كم بين كيركيزكوي-هالكالي (Halkali-Cerkezky) والممول مناصفة بين البنك الأوربي لإعادة الإعمار والتنمية (EBRD) والبنك الآسيوي للاستثمار (AIIB).

يندرج المشروع في إطار الشراكة والتعاون بين الحكومة التركية والبنك الأوربي لإعادة الإعمار والتنمية والبنك الآسيوي للاستثمار، في إطار تمويل المشروع حصلت تركيا على قرض من طرف البنك الأوربي لإعادة الإعمار والتنمية (EBRD) بقيمة 150 مليون أورو ما يعادل 171,765 مليون دولار أمريكي بتاريخ 15 نوفمبر 2021، وقرضا آخر بقيمة 300 مليون أورو (338,55 دولار) من البنك الآسيوي للاستثمار (AIIB) بتاريخ 8 ديسمبر 2021،

¹ Christoph Nedopil Wang, **China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021**, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai, January 2022, P: 15.

² Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), **Project Document of the Asian Infrastructure Investment Bank Sovereign-backed Financing Republic of Turkey Ispartakule-Cerkezky Railway Project**, Nov 25, 2021, P: 6.

³ Bank for reconstruction and development (EBRD), **Turkey Ispartakule – Cerkezky railway line**, 2021, P: 9.

وهذا في إطار عملية التمويل الثلاثي للمشروع حسب ما أصدره التقرير السنوي لإدارة الدين العمومي في جانفي 2022 عن وزارة الخزانة والمالية التركية، ولإتمام مساعي الإنجاز تم تأسيس شركة تنفيذ المشروع تحت إشراف الهيئة العامة للاستثمار في البنية التحتية (AYGM) قبل نقل ملكية المشروع للمؤسسة العامة للسكك الحديدية (TCDD) مع نهاية الأشغال بداية العام 2024 وفقا لتوقعات شركة المشروع.

رابعا: تطوير وتوسيع شبكة النقل بالسكك الحديدية التركية.

لعبت شبكة النقل بالسكك الحديدية دورا هاما في تطور بلاد وشعب الأناضول كما أن الدولة التركية أبقّت عليه ضمن دائرة الاهتمامات وأحد مرتكزات التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلد، وزاد تركيزها عليه مؤخرا بداية من عام 2002 بوضع خطة لإعادة تأهيل الشبكة وتحديثها وكهربية الخطوط للتحويل نحو القطارات العالية السرعة، ويندرج هذا ضمن خطة التنمية الشاملة الرامية لتوطيد الاقتصاد التركي وربط مختلف مناطق النشاط والإنتاج وتسهيل عملية نقل وتوزيع السلع ومنها تشجيع الصادرات وجلب الاستثمارات عبر شبكة متطورة من القطارات على قدر من الكفاءة والفعالية، ورصدت السلطات التركية قرابة 64,3 مليار ليرة تركية تم استثمارها بين سنتي 2003-2017 ما يعادل 16,32 مليار دولار أمريكي* .

جدول رقم (3. 10): مشاريع النقل بالسكك الحديدية التركية (شبكة القطارات الفائقة السرعة)¹

المشروع	التفاصيل
خط القطار السريع أنقرة - اسطنبول	يبلغ طوله 511 كم ويضم 31 نفقا و 27 جسر عالي و 52 جسر صغير وعديد المنشآت الفنية الأخرى، تم تسليم كافة أشغاله في 25 جويلية 2014
خط القطار السريع أنقرة - إزمير	قيد الإنجاز ويربط العاصمة أنقرة بثالث مدينة تركية على مسافة 624 كم بحيث يسمح باختصار المسافة (حوالي 200 كم) والزمن (3 ساعات ونصف)، يشمل المشروع 49 نفقا و 56 جسرا ومئات المنشآت الفنية، وصلت نسبة الأشغال 60% وتم إبرام عقود تركيب وتشغيل الأنظمة الكهروميكانيكية.
خط القطار السريع أنقرة - سيفاز	سمح هذا الخط باختصار 603 كم التي كانت تربط العاصمة ومدينة سيفاز إلى 405 كم فقط وتخفيض مدة السفر من 12 ساعة إلى ساعتين، يضم 49 نفقا و 49 جسرا و 800 منشأة فنية أخرى، تم الإنتهاء من أشغال البنية التحتية والفوقية والكهروميكانيكية ويخضع حاليا للتجارب.
خط القطار السريع أنقرة - قونيا	على مسافة 218 كم بين العاصمة أنقرة ومدينة قونيا ومسار مكهرب عالي السرعة تم افتتاحه سنة 2011 وأصبح التنقل بين المدينتين لا يتجاوز الساعة والنصف وسمح باستيعاب 60% من المسافرين

* تم تطبيق سعر الصرف لشهر ديسمبر 2017 (\$1 = 3,9395 ليرة تركية) المنشور من طرف البنك المركزي التركي (Bülten) (No: 2017/232) بتاريخ 2017/01/12.

¹ الموقع الرسمي للشركة التركية للنقل بالسكك الحديدية (TCDD) على الصفحة: (<https://www.tcdd.gov.tr>)، تاريخ المشاهدة: 2022/09/30، 18 سا و 15د.

بين المدينتين عبر الخط.	الخط السريع إسطنبول - قونيا
يربط إسطنبول بمدينة قونيا جنوبا عبر إيسكي شهير على مسافة 607 كم، استكملت به الأشغال عام 2019 ويشتغل الخط عبر 13 محطة ويقطع المسافة في 4 ساعات ونصف بدلا من 8 ساعات سابقا.	

المصدر: <https://www.tcdd.gov.tr>

وتصل شبكة السكك الحديدية في تركيا إلى 12.470 كم منها 1.213 كم من الجيل الحديث العالي السرعة مع برنامج طموح لإنجاز 3.953 كم أخرى آفاق 2023، ويرتكز البرنامج التركي لتطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية على مشاريع هامة يجري إنجازها وتحقق تقدما كبيرا والجدول الموالي يقدم تفصيلا لأبرز مشاريع السكك الحديدية المنفذة عبر آلية الشراكة مع القطاع الخاص في السنوات الأخيرة، حيث نجحت تركيا في تكييف عقود الشراكة مع القطاع الخاص لتطوير شبكتها الوطنية من خطوط السكك الحديدية الممتدة بين مختلف ربوع البلاد ضمن خطتها الشاملة لتحديث بنيتها الأساسية القاعدية، والجدول (3. 10) الوارد أعلاه يوضح لنا بعض المشاريع المنفذة و/أو قيد الإنجاز لتطوير شبكة السكك الحديدية بصيغة الشراكة (PPPs) من خلال بطاقة تقنية لهذه المشاريع والمنشآت القاعدية الأخرى التابعة لها المستقاة من المصادر الرسمية التركية.

خامسا: تطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر.

يهدف العرض السابق لبعض التجارب الدولية بمشاركة من قطاع الأعمال لتطوير شبكات النقل بالسكك الحديدية وتمهيدا لتقديم هذا النموذج واقتراح الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كأحد الآليات الفعالة لتطوير وإنجاز مختلف المشاريع الوطنية المقترحة مستقبلا، علما أن البرنامج الحكومي 2021-2024 كان قد أقر خطة لتوسيع وتطوير وعصرنة شبكة النقل بالسكك الحديدية على مسافة 4.200 كم، والتي اعرفت إطلاق مشاريع ضخمة يتصدرها مشروع ربط مناجم غار جيبلات بتندوف نحو ميناء وهران في النصف الثاني من العام 2023، كما تشمل كهرة عديدة الخطوط وتحديد العتاد المتحرك، وتدور محاور الخطة فيما يلي¹:

- تعزيز ودعم شبكة النقل على طول الشريط الساحلي وضمان ربط مناطق النشاط والمناطق الصناعية والموانئ؛
- تجسيد المشروع الذي يربط المدن الرئيسية لمنطقة المضاب العليا في خط شرق-غرب؛
- تمديد شبكة النقل الحالية باتجاه الجنوب الغربي وربط بشار وتندوف وصولا إلى مناجم غار جيبلات؛
- إنجاز المنافذ الرئيسية للشبكة باتجاه المناطق والولايات الجنوبية.

وتظهر الخريطة الموالية شبكة النقل بالسكك الحديدية التي يستهدفها البرنامج الوطني المسطر والتي تضم أجزاء قيد الخدمة وأخرى لا تزال في طور الدراسة والإنجاز أو مشاريع مستقبلية وهذا ما سيأتي بيانه بالتفصيل في الفقرة الموالية،

¹ RADP, Rapport national de mise en œuvre du nouveau programme pour les villes, Algérie 2021, Mars 2021, P : 45.

ويقدر طول هذه الشبكة بـ: 10.270 كم وتغطي معظم مناطق الوطن والمدن الرئيسية ومناطق النشاط الإستراتيجية لتشكيل حلقة هامة ضمن سلسلة الإمداد والتوزيع في الجزائر كما تشكل نقطة وصل هامة مع دول الجوار، وتأتي شبكة السكك الحديدية ضمن أولويات البرنامج الحكومي لتطوير وتوسيع قطاع النقل بما يخدم النشاط الاقتصادي وبيئة الأعمال.

جدول رقم (3. 11): المخطط الوطني لتطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية (وضعية سنة 2022، الوحدة: كم).

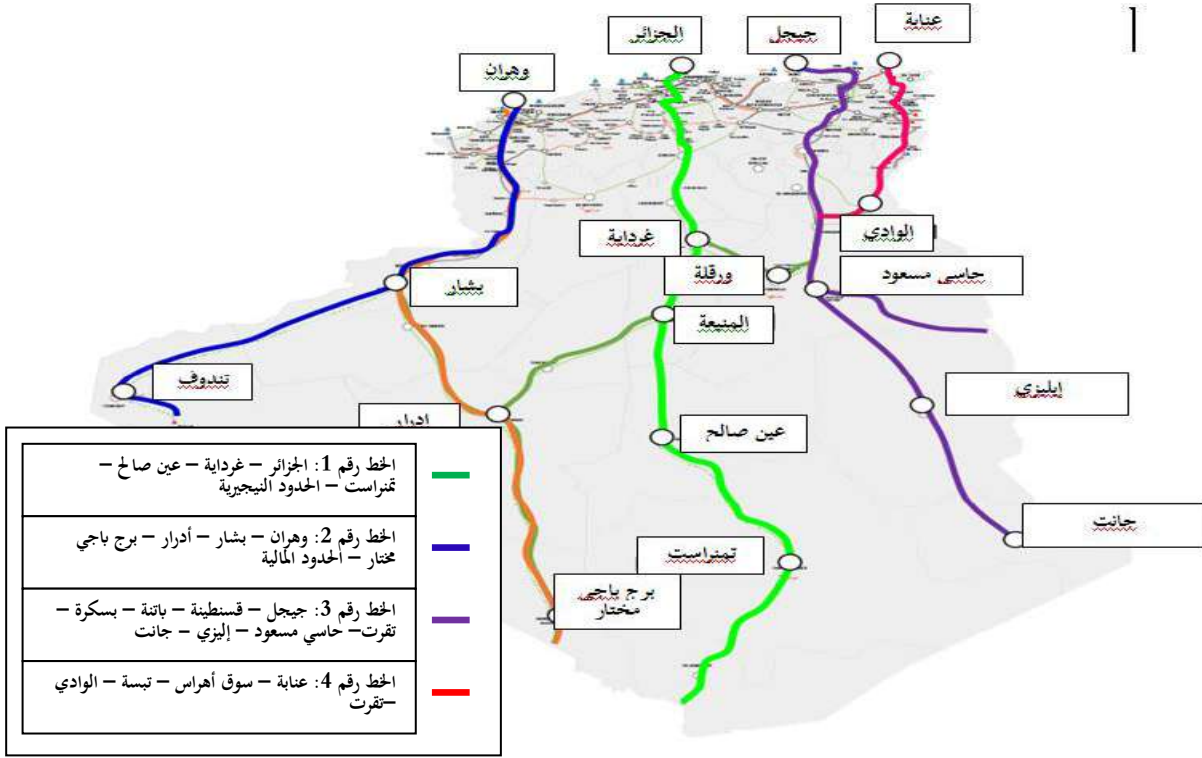
الخط الرئيسي	الخط الفرعي	طول الخط	قيد الخدمة	قيد الإنجاز	دراسة مكتملة	قيد الدراسة	مشاريع
الجزائر، تلمسان، الحدود النيجيرية	العاصمة-حدود النيجر	2.439	58	250	151	991	989
	غرداية، ورقلة، حاسي مسعود، تقرت، الوادي، الحدود الليبية	506	/	154	/	352	/
	المنيعة، تميمون، أدرار، برج باجي مختار، حدود النيجر	1.500	/	/	/	570	930
	أدرار، بني عباس، بشار	600	/	/	/	600	/
وهران، بشار، أدرار، برج باجي مختار، الحدود المالية	/	2.210	680	/	/	600	930
	بشار، تندوف، غار جيبيلات	840	/	/	/	840	/
جيجل، قسنطينة، باتنة، بسكرة، تقرت، حاسي مسعود، إليزي، جانت	جيجل، قسنطينة، باتنة، بسكرة، تقرت، حاسي مسعود، إليزي، جانت	2.275	656	154	/	/	1.465
	حاسي مسعود، الحدود الليبية	520	/	/	/	/	520
عنابة، سوق اهراس، تبسة، الوادي، تقرت	/	780	/	109	461	/	210
المجموع		11.670	1.394	667	612	3.953	5.044

المصدر: ANESRIF, Technical descriptions of the identified corridors, June 2022

من الجدول السابق يمكننا الإطلاع على أهمية المشاريع المخططة في مجال بناء وتطوير شبكة السكك الحديدية في الجزائر، والتي تتطلب جهدا وأمولا معتبرة يصعب على الحكومة تجسيدها على المدى المتوسط وحتى البعيد بالنظر لاعتبارات تمويلية وفنية وتقنية، حيث يبلغ طول الشبكة المزعم إنجازها في المستقبل المنظور التي لم تنطلق فيها الأشغال 9.609 كم أي حوالي 80% من حجم الشبكة المدروسة، وفي هذا السياق يمكن للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) المساهمة بفعالية في تجسيد هذه المشاريع خاصة على مستوى بعض الخطوط ذات المردودية الاقتصادية والتجارية العالية التي تربط المدن الحضرية، وأخرى تربط مناطق النشاط الصناعي والتجاري ومناطق الإستخراج واستغلال الثروة الباطنية والمنجمية، وتبرز الصورة الموالية مخططا لأهم الخطوط ومساراتها حيث يمكنها ربط مختلف المناطق كما تشكل بوابة

ترتبط الجزائر بدول الجوار خاصة دول إفريقيا جنوب الصحراء، ويسمح البعد الإستراتيجي لهذه الشبكة بدعم جهود الإنفتاح والتكامل الاقتصادي والتجاري بين الجزائر ودول إفريقيا.

شكل رقم (3. 13): مشاريع مد شبكة السكك الحديدية الجزائرية (2022).



المصدر: ANESRIF, Ibid

المطلب الثالث: شبكة ميتر و الأنفاق و الترامواي.

تغطي شبكة النقل عبر الميتر و الترامواي باهتمام كبير في دراستنا هذه باعتبارها أصبحت تمثل توجهها إستراتيجيا للجزائر لدعم شبكات النقل الحضري في مختلف المدن الكبرى، واعتبارا للمزايا الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لهذه الشبكات فقد أصبحت تمثل بحق مستقبل النقل داخل المدن من خلال الحلول العملية التي توفرها، وإذا كانت هذه الوسيلة قديمة ومنتشرة في مختلف المدن العالمية إلا أنها تعتبر حديثة في الجزائر حيث تم افتتاح شبكة ميتر و الجزائر في العام 2010، وبعدها جاء خط الترامواي الرابط بين محطة المعدومين (بلوزداد) ودرقانة شرقي العاصمة على مسافة 40 كم، قبل أن تتوسع الشبكة لتشمل كبريات المدن الجزائرية الستة (الجزائر، وهران، قسنطينة، سطيف، سيدي بلعباس وورقلة)، وتملك الجزائر برنامجا طموحا لتوسيع شبكة الميتر و الترامواي في قادم السنوات كما أن أهم هذه البرامج تبقى مجمدة نتيجة الوضعية المالية للبلد، حيث تضع الحكومة مشاريع هامة في هذا المجال ضمن أولويات برنامجها ونخص بالذكر إنجاز مشروع ترامواي مستغانم، تمديد خط الترامواي لمدينة قسنطينة بين حي زواغي والمدينة الجديدة في شطره الثاني (مدخل المدينة الجديدة - مركز المدينة)، تمديد خط ترامواي الجزائر العاصمة بين جسر المعدومين الخمس ومحطة نقل المسافرين الجديدة

بيتر مراد رايس على مسافة 4,6 كم عبر 7 محطات¹، إلى جانب أشغال توسعة خطوط شبكة ميترو الجزائر العاصمة وفي البرنامج ثلاثة خطوط جديدة إلى جانب تمديد الخط الأول من الجانبين وهي مشاريع ضخمة تتطلب الكثير من المال والجهد لتنفيذها.

ويندرج هذا التوجه الذي اتخذته الجزائر ضمن السياق الدولي الذي يعتمد على شبكات النقل عبر ميترو الأنفاق والترامواي في المراكز الحضرية لاستيعاب أكبر عدد ممكن من المسافرين ضمن نظام يوفر لنا السهولة والسرعة ويضبط أوقاتنا إضافة إلى الراحة والأمان، ومن خلال هذا النظام استطاعت المدن الكبرى حول العالم حل مشاكل النقل والازدحام والاحتفاظ وزادت من فعالية النظام وغيرت معالم المدينة الحديثة لتصبح شبكات الميترو والترامواي أحد الأسس والثوابت في المخططات الحضرية والحياة الاجتماعية ككل، لهذه الأسباب أصبح لزاما على المدن الجزائرية التكيف مع هذه الوضعية ووضع برامج تستجيب لمتطلبات النقل الحضري خاصة الكبرى منها، حيث نستطيع تلمس النتائج الإيجابية التي تركتها المشاريع المجسدة في القطاع على مستوى الجزائر العاصمة وباقي المدن كما نأمل تجسيد باقي المشاريع المجسدة نتيجة العسر المالي الذي تعرفه البلاد.

إن أهم مشكل تواجهه هذه المشاريع تمويلي بالدرجة الأولى بالنظر إلى التكلفة العالية إلى جانب المشاكل التقنية والتنظيمية التي تعرفها مدنها، ويأتي هذا الجزء من الدراسة بمقترحات وحلول عملية لتطوير نظام النقل الحضري المحلي عبر الشراكة مع قطاع الأعمال تأسيا بالتجارب الدولية مي هذا المجال، وشكلت الشراكة (PPPs) في السنوات الأخيرة قناة حقيقية وفعالة لتقديم الحلول في مجال النقل الحضري من خلال تنفيذ مشاريع النقل بالميترو والترامواي، وتسعى هذه الدراسة ومن خلال تقديم التجارب الدولية إلى إبراز مزايا النموذج قياسا بالنتائج المحصلة دوليا وتشجيع متخذي القرار على اعتماده في تجسيد مشاريع النقل الحضري عبر المدن الجزائرية.

تعدد التجارب وتنوع عبر مختلف الدول والأقاليم وتتوسع دائرتها في الدول الناشئة التي تبحث عن تطوير بنيتها التحتية وبناء مدن عصرية، ويشير الباحثون إلى تجذر أفكار الشراكة مع القطاع الخاص في تسيير شبكات السكك الحديدية الحضرية عبر العالم، وفي هذا السياق يشير المؤرخون أنه وفي عام 1898 قام عمدة باريس بإبرام اتفاقية مع أحد المقاولين البلجيكيين (Édouard Empain) يقوم بموجبها باستغلال شبكة السكة الحديدية الحضرية للمدينة، وأسس الشركة الباريسية للنقل (CMP) التي تكفلت بإنشاء البنية الفوقية ما عدا الأنفاق التي تكفلت بها سلطات باريس، إضافة إلى اقتناء القطارات الكهربائية وتشغيل الشبكة ما بين عامي 1900-1947. وفي العام 1904 تم توقيع ثاني اتفاقية امتياز ولمدة 30 سنة بين مدينة باريس وشركة البناء والميكانيك (Berlier) لبناء وتشغيل خط الميترو الأول الرابط بين شمال وجنوب العاصمة الفرنسية باريس².

¹ Ministère des Transport Algérienne, Op.cit., P : 7-16.

² The World Bank, **The PPP Reference Guide Version 3**, 2017, P: 111.

تتضمن هذه الفقرة الخاصة بالتجارب الدولية شقين منفصلين، تم تخصيص الشق الأول لمشاريع مترو الأنفاق من خلال مشروع مترو الأنفاق لمدينة بوون الهندية ومشروع مترو الأنفاق لمدينة ملبورن بأستراليا، أما القسم الثاني فيستعرض تجارب لتنفيذ مشاريع النقل الحضري بواسطة شبكة التراموايو كانت تجربة بناء شبكة التراموايو بمدينة صفاقس التونسية موضوعا لهذا الجزء من الدراسة.

أولا: شبكة مترو الأنفاق لمدينة بوون (Pune) في الهند.

نسلط الضوء في هذا الجزء من الدراسة على أحد التجارب الحديثة والتي لا تزال قيد التنفيذ في أحد أكبر التجمعات السكانية وأكثرها اكتظاظا على وجه الأرض، أين تشكل شبكة مترو الأنفاق حلا مثاليا لمشكلة النقل الحضري، وتتمثل التجربة في الخط الثالث من شبكة مترو الأنفاق بمدينة (Pune) الهندية الواقعة على مسافة 150 كم جنوب شرق العاصمة مومباي والذي يربط محطة (Hinjewadi) حتى محطة (Shivajinagar) على مسافة تصل 23,25 كم و 23 محطة، تضاف إلى خطين قيد الخدمة يبلغ طولهما 16,59 كم و 14,69 كم تواليا وتصل أجزاء واسعة في مدينة ناوي قرابة 6 ملايين نسمة، تم إنجاز هذا الخط في إطار الشراكة (PPPs) بين هيئة التنمية العامة للمدينة (PMRDA) وتجمع بين شركة (Tata's TRIL Urban Transport Private Limited) وشركة (Siemens Project Ventures GMBH)، وبهذا تم التوقيع على ميلاد شركة المشروع والمسماة (Pune IT City Metro Rail Limited) بتاريخ 14 مارس 2019 تتولى تنفيذ المشروع وفق صيغة التخطيط، البناء، التمويل، التشغيل ونقل الملكية (DBFOT)، حيث يتحمل الشريك الخاص نسبة من التمويل والإنجاز وصيانة وإدارة المشروع فيما يتحصل على عائد يتكون أساسا من حقوق وتذاكر السفر بين محطاته، إضافة إلى المداخل الأخرى المتأتية من استغلال المرافق التجارية والهياكل الاقتصادية التابعة له.

جدول رقم (3. 12): هيكل تمويل مترو الأنفاق (%) لمدينة (Pune) الهندية.

المساهمة	المبلغ (مليون دولار أمريكي)	النسبة (%) إلى الكلفة الإجمالية (TPC)
الشريك الخاص	175,4	17,72 %
منحة السلطة المركزية	163,3	16,51 %
منحة الحكومة المحلية	12,05	1,22 %
قرض طويل الأجل	638,6	64,55 %
الكلفة الإجمالية للمشروع	989,85	100 %

المصدر: BRICS, Technical Report on Public-Private Partnerships for SDG, 2022

ويمكننا قراءة هيكل تمويل المشروع بالتفصيل من الجدول رقم (3. 12) حيث جاء تمويل المشروع بمساهمة مباشرة من الحكومة المحلية بمبلغ 12,05 مليون دولار أمريكي والشريك الخاص بمساهمة قدرها 175,4 مليون دولار أمريكي،

إلى جانب هبة من الحكومة المركزية بقيمة 163,3 مليون دولار أمريكي ليمول باقي المبلغ عن طريق قرض طويل الأجل بقيمة 638,6 مليون دولار أمريكي حتى عام 2051¹.

تبلغ مدة الإمتياز لهذا المشروع 35 سنة و4 أشهر منها 3 سنوات للبناء والتشييد ومن المرتقب دخول الخط حيز الخدمة بداية 2024، ليساهم بذلك في نقل أكثر من 319 ألف مسافر يوميا بين مختلف المحطات مع توقعات بمضاعفة هذه الأرقام ليصل عدد مستعملي الخط 597 ألف مسافر يوميا عام 2031، و654 ألف مسافر عام 2041 وأكثر من 700 ألف مسافر عام 2051 ويعطي حلولاً عملية أكبر لسكان المدينة وسلطاتها لتنظيم حركة النقل فيها، ويؤكد الخبراء والمحللون أن المشروع يكتسي طابعا استراتيجيا يعود بالنفع على الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مدينة (Pune)، هذه المزايا يمكن اختصارها في النقاط التالية:

- تغيير خريطة النقل المحلية وإضفاء مزيد من التنظيم والفعالية والأمن وتسهيل عملية التنقل بما يعد دعما للنشاط الاقتصادي وتسهيلا للحياة العامة؛
- يوفر المشروع على الحكومة المحلية مبالغ ضخمة لتنفيذ المشروع، كما يمثل دخلا لها في قادم السنوات وتزيد حصتها من المداخيل التي يحصلها المشروع تصاعديا كما يساهم في دعم الجباية المحلية؛
- خلق وظائف جديدة تزيد عن 1.000 منصب شغل دائم مدة الإنجاز وأكثر من 600 وظيفة مباشرة بعد دخوله الخدمة إضافة إلى مئات المناصب الغير مباشرة المرتبطة بالنشاطات المرتبطة باستغلال المرافق التابعة له؛
- تخفيف حدة الزحام والاحتكاك الذي تعرفه شوارع المدينة حوالي 20%، وتخفيض حدة الضجيج حيث أن نسبة هامة تستقل الميترو وتتخلى عن وسائل النقل التقليدية وفي ذلك مساهمة كبيرة في تخفيض مستوى التلوث وانبعث غاز ثاني أكسيد الكربون؛
- يساهم الخط بصفة فعالة في تغيير معالم المدينة والتحضير للتحويل نحو المدينة الذكية والحديثة باعتماد مزيد من الوسائل الحديثة وإدماج التكنولوجيا في الحياة العامة.

ثانيا: ميترو الأنفاق المزدوج لمدينة ملبورن (استراليا).

تحتوي مدينة ملبورن على شبكة معقدة لميترو الأنفاق تساهم في نقل 250 مليون شخص سنويا عبر المحطات المتعددة علما أن المدينة يقطنها 4,5 مليون شخص مع توقعات بوصول الرقم إلى 8 مليون شخص آفاق 2050، ما خلق ضغطا على هذه الشبكة التي أصبحت عاجزة عن توفير خدمات على قدر من الموثوقية والنوعية خاصة على مستوى قلب المدينة (City Loop) التي تتقاطع فيه مختلف الخطوط، ولحل هذه المعضلة جاء المشروع الجديد بخط مزدوج بطول 9 كم يربط الشمال الغربي لملبورن من ضاحية South Kensington إلى الجنوب الشرقي بضاحية South Yarra، وتشير التوقعات الأولية أن نصف مليون شخص سوف يتنقلون بين محطاته الخمسة (Parkville، Arden)،

¹ BRICS, Op.cit., P: 114.

المشروع فوائد جمّة اقتصادية واجتماعية وبيئية وثقافية من خلال تعزيز البنية التحتية ودعم شبكة (City Loop) وتتجلى هذه الفوائد في²:

- تسهيل الوصول إلى قلب مدينة ملبورن ومراكزها التجارية والثقافية الصحية الحيوية؛
- دعم النشاط الاقتصادي والتجاري وخلق ديناميكية وحركية تبعث على الانتعاش والنمو،
- توفير الوقت والجهد وامتصاص الزحمة عبر عدد من الطرق الرئيسية والرفع من فعالية نظام النقل في المدينة الذي يشجع مزيداً من مستعملي السيارات ارتياد النقل العمومي؛
- تخفيف التلوث والضجيج والمساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة والتحول نحو المدينة الذكية؛
- خلق وظائف جديدة تقدر بـ: 3.900 منصب شغل قار إضافة إلى 4.700 منصب آخر طيلة فترة البناء والتشييد؛
- المشروع يعتبر انطلاقة فعلية لتحديث مدينة ملبورن وإدماج مزيد من التقنيات والتكنولوجيا وتحقيق أكبر قدر من المخرجات بكفاءة وفعالية.

جدول رقم (3. 13): تفصيل الكلفة التقديرية لنفق مترو ملبورن-أستراليا- (الوحدة مليون دولار أمريكي).

الكلفة (مليون \$)	حزمة الأشغال
781,2	اقتناء الأرضية
365,3	أشغال التهيئة والربط
5.319,7	أشغال النفقين والمحطات الخمس
1.154,7	وضع وتركيب السكك والشنفرات
1.384,5	وضع وتركيب أنظمة التشغيل (المراقبة والتحكم...)
2.023,5	تكاليف أخرى
11.028,9	المجموع

المصدر: Victorian Auditor-General's Report, Melbourne Metro Tunnel Project, P: 25

قدّرت الميزانية الأولية للمشروع بـ: 11 مليار دولار أمريكي مطلع العام 2016 حيث أعطي الضوء الأخضر للمشروع وتم الإعلان عن تأسيس شركة المشروع (RPV) مع توقع دخوله حيز الخدمة عام 2025، وقد لجأت الحكومة

¹ تاريخ المشاهدة : 2022/09/12 الساعة 11:30 (<https://bigbuild.vic.gov.au/projects/metro-tunnel>)

² Melbourne Metro Rail, **Melbourne Metro Business Case**, February 2016, P: 65-74.

المحلية إلى آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) لتنفيذ هذا المشروع في مواجهة التكاليف المرتفعة كما أنها وجدت في هذه الصيغة فرصة حقيقية لتحويل جزء هام من المخاطر الناجمة عن إنجاز وتشغيل المشروع بسبب التعقيدات التقنية بتواجده تحت منطقة مأهولة ومكتظة، حيث يتولى الشريك الخاص دراسة وتمويل وبناء وتشغيل وصيانة المشروع (DFBOM)، أما من حيث المدة فمن المرجح انتهاء أشغال بناء النفقين ومحطاهما الخمسة ودخولها الخدمة بداية 2024 ويستمر عقد التشغيل والصيانة 25 سنة أخرى حتى نهاية العام 2048¹، وفي آخر تقرير لمكتب الخبرة والتدقيق المكلف بالمتابعة الصادر في جوان 2022 تؤكد ارتفاع التكلفة الإجمالية للمشروع إلى 12,58 مليار دولار أمريكي نتيجة التعقيدات التقنية التي فرضت أشغالا وتقنيات جديدة واجهتها الشركة المنجزة للمشروع (Cross Yara Partnership) وفق صيغة الشراكة (PPPs)، هذه الأخيرة حازت على عقد التخطيط والإنجاز عام 2017 للنفقين والمحطات الخمس بقيمة 5,08 مليار دولار أمريكي قبل الاتفاق على تعديله بقيمة 1,37 مليار دولار أمريكي (27%)، فيما تبقى آجال تسليم المشروع وفق الرزنامة المحددة بمنتصف سبتمبر 2024². يجمع عقد الشراكة المؤسس للمشروع بين خمس هيئات عامة تتولى مهام التنسيق والتنظيم والمتابعة، وثلاث شركات خاصة تقوم بأشغال الإنجاز والتجهيز والتشغيل والصيانة حيث تتقاسم جميعها الأدوار والمسؤوليات في المشروع كما تحدده العقود المبرمة.

تقدر المساهمة المباشرة للهيئات العامة في المشروع بـ: 5,37 مليار دولار وتدفع على دفعات ثلاث، الدفعة الأولى المقدرة بـ: 2,5 مليار دولار أمريكي للشركة المنجزة للأشغال (Yara Cross) وتوزع على فترتي التخطيط والإنجاز إلى غاية استلام المشروع، 1,5 مليار دولار أمريكي تمثل المساهمة في رأس مال المشروع عند بداية الاستغلال، و1,37 مليار دولار أمريكي حوافز إضافية تبعا لتطور مسار المشروع ومردوديته.

ثالثا: إسقاط التجريبتين على الحالة الجزائرية.

قدمت التجريبتين المذكورتين أعلاه باعتبارهما من أحدث عقود الشراكة في مجال بناء وتوسيع شبكة مترو الأنفاق عبر العالم بعض العبر والدروس الممكن تقديمها كنموذج واقعي يعكس الصورة المباشرة لجهود التنمية عبر العالم في هذا المجال، تجريبتين يمكن للجزائر أن تتحدي بهما في طريقها لتوسيع شبكة مترو الجزائر التي تعد أولوية قصوى في برنامج عمل الحكومة، دون إغفال المشاريع المستقبلية على المدى المتوسط والبعيد مثل إنجاز مترو وهران وعنابة، خاصة بعد أن عرفت المدن الجزائرية الكبرى اكتظاظا غير مسبوق نتيجة التحول الديمغرافي الأخير الذي زاد من معدلات التركيز السكاني بمدن ومراكز حضرية ذات بنية تحتية تقليدية تظهر تداعياتها خاصة في مجال النقل الحضري، وفي هذا المنحى تشكل شبكات مترو الأنفاق حلا نموذجيا لمشكلة الاكتظاظ وتخفيف التلوث وتنظيم النقل عبر المحاور الرئيسية للمدن.

¹ Melbourne Metro Rail, Ibid, P: 262.

² Victorian Auditor-General's Office, Melbourne Metro Tunnel Phase 2 Main work, June 2022, P: 8.

ويعتبر ميتر الجزائر تجربة رائدة في المغرب العربي حيث ساهم بشكل لافت في تغيير يوميات آلاف الجزائريين وبعد حلم دام 26 سنة تم افتتاحه سنة 2010، هذا الإنجاز يبقى يعاني من نقائص عدة ولا يستجيب لمتطلبات الحركة والنشاط في أهم المراكز الحضرية الجزائرية، فالتأخر الكبير في إنجاز وتجهيز المشروع ربما أثر على فعاليته ولم يقدر على مواكبة التطورات الحضرية لمدينة الجزائر، وبالعودة إلى الوراء نجد أن المشروع ولید أفكار الحقبة الاستعمارية في مساره الحالي على الأقل فيما يخص الخط الأول حيث يمكن استعراض المخطط الأولي الذي يعود لسنة 1949 في الشكل (3. 14).

شكل رقم (3. 14): مخطط ميترو الأنفاق بالعاصمة الجزائر لما قبل الاستقلال.



المصدر: Gil Mare, Pleutin Bernard , **Alger 1892-1962 Les transports urbains**, Saint-Avertin, éditions Sutton, 2013

بعد الاستقلال لم يدخل هذا المشروع ضمن أولويات الحكومات المتعاقبة التي انصبحت حول إعادة البناء وتطوير القطاعين الصناعي والزراعي أما قطاع النقل فتركيزه كان على الطرقات لفك العزلة عن الأرياف¹، في عام 1982 عادت فكرة المشروع للواجهة في دراسة لفائدة المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) لتعطي بعدها إشارة انطلاق الأشغال عام 1984، صادف هذه الانطلاقة دخول الجزائر في أزمة اقتصادية حادة عصفت بالنظام الاقتصادي والسياسي في البلد وأرخت سدولها على التنمية المحلية وعرف المشروع عراقيل جمة أوقفت المشروع في بداياته وكان يشمل 10 محطات بين البريد المركزي وحي البدر لينقل 100.000 ألف شخص يوميا ويتطور العدد مع توسعة الخط شرقا وغربا بإضافة محطات وخطوط جديدة، وبشكل المشروع أهمية اقتصادية واجتماعية وبيئية ومكسبا لمدينة الجزائر التي تخلفت كثيرا مقارنة بباقي العواصم والمدن الكبرى عبر العالم، غير أن العقبات المالية والتقنية والإدارية حالت دون تحقيق المشروع في آجاله المقررة وأصبح هذا المشروع حلما راود الجزائريين لعقود طويلة رغم محاولات بعثه والتي دائما ما اصطدمت بالمشاكل التمويلية بالدرجة الأولى إلى جانب مشاكل تقنية وإدارية وفنية حالت كلها دون تجهيز المشروع.

مع إعادة إطلاق المشروع سنة 1988 كانت الجزائر قد دخلت عهدا جديدا في مسيرة الدولة الحديثة مع بروز كثير من المستجدات السياسية والاقتصادية، وعلى رأسها الأزمة السياسية الداخلية وبداية التحول نحو اقتصاد السوق

¹Aniss Mezoued, **Le Métro d'Alger Et L'articulation Mobilité, Transport Et Urbanisme**, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse, 2016.

إضافة إلى الصدمة النفطية لعام 1986 وانعكاساتها على عملية التنمية ومختلف المشاريع الكبرى ومنها مشروع ميترو الجزائر ليدخل في سبات استمر عقدين كاملين. من خلال الجدول (3. 14) نستعرض أهم مراحل إنجاز وتوسعة ميترو أنفاق العاصمة الجزائر والشركات المتعاقدة لهذا الغرض، ليمتد المشروع على مسافة 36 كم و33 محطة، في انتظار استكمال التوسعة على مسافة 26,5 كم تشمل 24 محطة في خط ثاني انطلاقا من ساحة الشهداء مرورا بكل من باب الواد، شوفالي، دالي إبراهيم ووصلا إلى أولاد فايت.

جدول رقم (3. 14): مراحل توسعة ميترو الأنفاق الجزائر.

الشركات المنجزة	الشطر	المسافة	الفترة
COSIDER-GENISIDER	أول ماي - البريد المركزي (4 محطات)	3,4 كم	1996-1988
COSIDER-INFRAFER-DYWIDAG	الحامة - حي البدر (5 محطات)	5,6 كم	2003-2008
DYWIDAG- COSIDER-TREVI	باش جراح - الحراش (4 محطات)	4,4 كم	2012-2008
DYWIDAG- COSIDER	حي البدر - عين النعجة (3 محطات)	3,1 كم	2014-2011
Groupe Portugais	البريد المركزي - ساحة الشهداء (2 محطتين)	2,4 كم	2018-2009
COSIDER	الحراش - مطار محمد بوضياف (9 محطات)	10,7 كم	2022-2014
COSIDER-TREVI	عين النعجة - براقي (6 محطات)	6,8 كم	2022-2015
/	ساحة الشهداء - باب الوادي - شوفالي (8 محطات)	9,5 كم	مشروع
/	شوفالي - دالي إبراهيم - شراقة (8 محطات)	9,2 كم	مشروع
/	شوفالي - العاشور - درارية - أولاد فايت (8 محطات)	7,8 كم	مشروع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات (EMA).

وفي هذا السياق صرح السيد وزير النقل الجزائري (عيسى بكاي) أمام الغرفة السفلى للبرلمان بتاريخ 10 فيفري 2022 أن جهود القطاع منصبة حول استكمال مشروع التوسعة بين ساحة الشهداء وأولاد فايت، وأنه بصدد البحث عن وسائل لتمويل المشروع أو شركاء لدعم المشروع، كما أوضح ان المشروع البالغ طوله 26,5 كم عبر ثلاث مقاطع رئيسية ويضم 24 محطة (كما وضعه الجدول السابق) تبلغ كلفته الإجمالية 523 مليار دينار جزائري أي ما يعادل 3,72 مليار دولار أمريكي*، أما آجال الإنجاز المتوقعة فتقدر بـ: 96 شهرا (8 سنوات) لكل مقطع¹. للتذكير فإن الوزير الأسبق السيد عمار تو كان قد صرح على أمواج الإذاعة الجزائرية بتاريخ: 07 أفريل 2009 أن تكلفة المقطع

* المبلغ تم حسابه بناء على سعر الصرف الرسمي لبنك الجزائر يوم 14 سبتمبر 2022 (1\$=140,5891DDZ). ويمكن مراجعة بيانات النشرة الرسمية على الصفحة: <https://www.bank-of-algeria.dz/html/marcheint2.htm>

¹ منقول عن موقع: www.algerie-eco.com على الصفحة: <https://www.algerie-eco.com/2022/02/10/projet-dextension-du-metro-dalger-le-ministre-des-transportsexprime> /metro-dalger-le-ministre-des-transportsexprime (تاريخ المشاهدة : 2022/09/14، 22 سا و30د).

الرابط بين ساحة الشهداء والحراش على مسافة 15,5 كم (16 محطة) قد بلغت 139 مليار دينار ما يعادل حوالي 2,2 مليار دولار أمريكي وهذا تطبيقا لمتوسط 65 دينار لكل دولار كمتوسط حسابي خلال فترة الإنجاز بين 2003 و2012، وتشكل آلية الشراكة مع القطاع الخاص فرصة حقيقية للسلطات الجزائرية لإطلاق مشاريع التوسعة والاستفادة من المزايا المتعددة التي توفرها في واحد من المشاريع الهامة والاستراتيجية في عاصمة البلاد وتجسيد حلول جذرية قياسا بما حققه المشروع في أجزائه الأولى.

جدول رقم (3. 15): جدول مقارنة بين ميترو الجزائر ومشاريع مماثلة عبر العالم.

سنة الإنجاز	صيغة التنفيذ	متوسط الكلفة / كم	المسافة (كم)	المشروع
2007	/ 9 سنوات	140 مليون \$ / كم 5,92 مليار \$ كلفة إجمالية *	15,5 كم + 26,5 كم	ميترو الجزائر
2007	D.F.B.O.M 25 سنة	46 مليون \$ / كم 3,7 مليار \$ كلفة إجمالية	80 كم	GAUTRAIN جنوب إفريقيا
2011	B.O.T 35 سنة	50 مليون \$ / كم 3,64 مليار \$ كلفة إجمالية	72 كم	حيدر أباد (HYDERABAD METRO) الهند
2012	B.O.T 25 سنة	25 مليون \$ / كم 1,314 مليار \$ كلفة إجمالية	53 كم	هانغزو (HANGZHOU METRO LINE 1) الصين
2013	B.R.O.T 30 سنة	49,5 مليون \$ / كم 1,657 مليار \$ كلفة إجمالية	33,4 كم	سلفادور البرازيل (SALVADOR METRO)
2013	B.O.T 30 سنة	51 مليون \$ / كم 2,419 مليار \$ كلفة إجمالية	47,3 كم	بيجين (BEIJING SUBWAY LINE 14) الصين (PART B)
2015	B.O.T 30 سنة	45,9 مليون \$ / كم 2,295 مليار \$ كلفة إجمالية	50 كم	بيجين (BEIJING METRO LINE 16) الصين
2016	B.O.T 30 سنة	55 مليون \$ / كم 1,287 مليار \$ كلفة إجمالية	23 كم	مانبلا (MANILA METRO RAIL) الفلبين (TRANSIT LINE 7)

المصدر: World Bank, The Urban Rail Development handbook, 2018, P: 294-295

يقدم الجدول (3.15) مقارنة بين بعض المشاريع المنفذة والمختارة من مدن متفرقة عبر العالم وفق صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في ميدان بناء وتطوير شبكات ميترو الأنفاق، وركزت المقارنة على بعض الأرقام التي تعكس كفاءة ونجاعة المشروع من حيث التكلفة والمسافة المنجزة، وقد راعينا عند اختيار المشاريع الفترة الموافقة تقريبا لفترة إنجاز ميترو الجزائر حيث تبين لنا بوضوح ارتفاع تكلفة الإنجاز لمشروع ميترو الجزائر مقارنة بباقي المشاريع

* تم تقدير هذه الكلفة من طرف الباحث بناء على المعطيات المتوفرة حول تكلفة الشطر الأول على مسافة 15,5 كم بين ساحة الشهداء والحراش (حوالي 2,2 مليار \$) والشطر الثاني بطول 26,5 كم بين ساحة الشهداء وأولاد فايت (3,72 مليار \$) كما جاء بيانه أعلاه.

ثلاث أضعاف ما يفسر غياب النجاعة والكفاءة في الإنجاز ويستدعي التدخل العاجل لاستدراك هذه الأخطاء في المشاريع المستقبلية خاصة ونحن نعلم أنه لن يكون آخر مشروع في الجزائر، وهذه المقارنة تشكل منطلقاً قويا لاقتراح الشراكة (PPPs) كخيار بديل لبعض المشاريع الكبرى على غرار مشاريع إنجاز وتوسعة شبكات الميترو والاستفادة من تجارب غيرنا من خلال نموذج محلي يتم صياغته مع مراعاة خصوصية السوق الجزائرية.

رابعا: مشروع ترامواي مدينة صفاقس (تونس).

يندرج ضمن مخططات دعم وتطوير شبكة النقل في ثاني أكبر المدن التونسية صفاقس وعاصمتها الاقتصادية الواقعة بالجهة الجنوبية الشرقية للبلاد، تضم المدينة أكثر من 900 ألف نسمة تبعا لتقديرات المركز التونسي للإحصاء، وتعاني من ضعف حاد في أداء شبكة النقل المحلية التي لا تواكب التطور الحضري والاجتماعي والاقتصادي للمدينة، وترى السلطات التونسية توافقا مع مجموعة البنك الدولي أن الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) تمثل حلا مثاليا لتنفيذ المشروع في ظل الأزمة المالية الخانقة وشح الموارد التي تعرفها البلاد منذ سنوات¹، ويقدم الجدول رقم (3. 16) بطاقة تقنية للمشروع الذي يمتد على مسافة إجمالية قدرها 69,9 كم عبر خمسة خطوط رئيسية مدمجة بين خطين للترامواي يشغلان بـ 57 قطار و ثلاث خطوط للنقل بالحافلات المكهربة المقدر عددها بـ 61 حافلة، يبلغ عدد محطات هذه الخطوط 115 محطة.

جدول رقم (3. 16): البطاقة التقنية لشبكة الترامواي لمدينة صفاقس (تونس).

المجموع	BRT 5	BRT 4	BRT 3	Tram 2	Tram1	
69,9	7,5	6,0	22,9	10,7	22,8	الطول (كم)
115	14	10	35	18	38	عدد المحطات
610	580	670	670	630	615	معدل المسافة الفاصلة بين محطات (متر طولي)
20,2	20,8	21,5	20,8	19,3	19,4	متوسط السرعة (كم/سا)
57				19	38	عدد القطارات على الخط
61	17	9	35			عدد الحافلات على الخط

المصدر: شركة الميترو الخفيف صفاقس. <http://www.igppp.tn/ar/node/429>

في عام 2014 تم اعتماد الدراسة النهائية للمشروع التي مولها البنك الأوربي للتنمية لفائدة وزارة النقل، حيث اقترحت مشروعاً من 5 خطوط اثنان منها تخص الترامواي أما الثلاثة الباقية فهي عبارة عن خطوط حافلات سريعة، تمتد

¹ Banque Mondiale, République Tunisienne : Note de stratégie sectorielle relative au secteur des transports urbains, 2019, P : 32.

هذه الشبكة على مسافة إجمالية قدرها 70 كم خطي بتكلفة تقدر بـ: 2,8 مليار دينار تونسي أي ما يعادل حوالي 1,2 مليار دولار أمريكي* ، تربط هذه الخطوط قلب المدينة بمختلف الهياكل الحيوية وعلى رأسها المطار والميناء والجامعات الثلاثة التي تضمها المدينة ومناطق النشاط والصناعة، تمتد رزنامة الإنجاز 8 سنوات بين 2022 – 2030 على أربعة مراحل تجنبا لشل حركة المرور التي تسببها الأشغال.

تواصل الجزائر خطتها لبناء شبكة عصرية من خطوط الترامواي وتوسيعها لبقية المدن الكبرى، ومن بين أولوياتها كما جاء في برنامج عمل الحكومة 2020-2024 بناء وتشغيل خط ترامواي مدينة مستغانم الذي تم تدشين شطره الأول على مسافة 14 كم بتاريخ 18 فيفري 2023**، حيث رصدت له ميزانية 45 مليار دينار أي ما يعادل حوالي 320 مليون دولار أمريكي بحسب الأرقام التي حملها مخطط عمل الحكومة 2020-2024، إلى جانب استكمال مشاريع أخرى مثل الشطر الأخير من ترامواي قسنطينة الرابط بين مدخل المدينة الجديدة ووسطها وإنجاز خط جديد على مستوى شبكة ترامواي العاصمة يربط الخط الأول الرئيسي في محطة المعدومين ومحطة النقل البري الجديدة بئر مراد رايس على مسافة 4,6 كم والتي خصص لها غلاف مالي قدره 25 مليار دينار (177 مليون دولار). بناء على ما تقدم نلاحظ أهمية الشراكة مع القطاع الخاص لإنجاز مشاريع من هذه القيمة والاعتبار من التجارب الدولية كخطوة لتسريع وثيرة الإنجاز وتوفير التمويل اللازم وضمان فعالية المشروع، والجزائر مطالبة اليوم أكثر من أي وقت مضى السعي مضيا لتفعيل هذه الآلية إن هي أرادت توسيع دائرة الحلول العملية لتسريع إنجاز المشاريع الكبرى في مجال النقل خاصة على مستوى المدن الكبرى.

المطلب الرابع: هياكل النقل الجوي (المطارات).

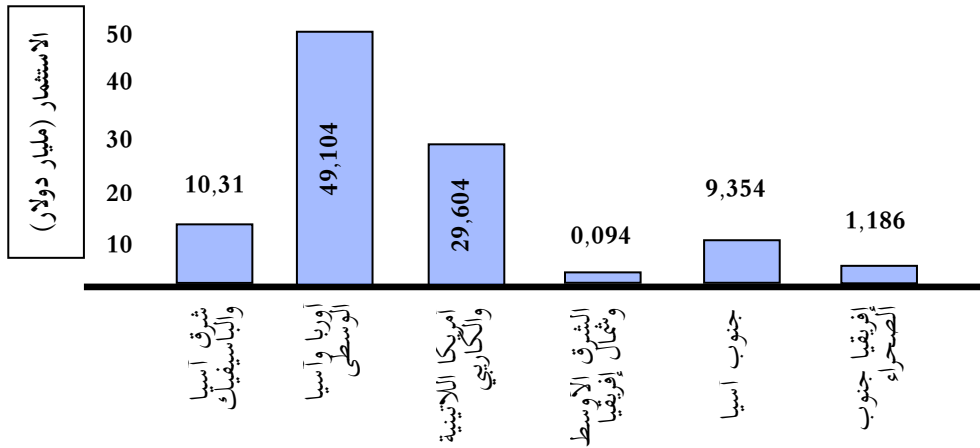
تشكل المطارات حلقة هامة في شبكة النقل والمواصلات المحلية، الإقليمية والدولية وأحد القنوات الرئيسية للتجارة والمبادلات الدولية إضافة إلى المزايا الاقتصادية التي يضيفها على النشاط المحلي، ما يستدعي دعم الاستثمار الموجه لهذا القطاع الذي لم يعد مقصورا على الهيئات الحكومية بل أصبح يمتد إلى القطاع الخاص في شكل مساهمة كلية أو جزئية لتنفيذ بعض المشاريع وتشغيلها في إطار عقود الشراكة (PPPs) خاصة في العقدين الأخيرين، حيث أصبح ينظر للقطاع الخاص كمصدر للتمويل والفعالية وتحسين الخدمة في قطاع يؤثر على مستويات التجارة والسياحة والأعمال والتشغيل كما يمثل نافذة على العالم الخارجي وبوابة للإندماج في فلك العولمة والنشاط الدولي.

* تم حساب الكلفة بتطبيق سعر الصرف الرسمي (1 \$ = 2,30 دينار تونسي) المطبق من طرف البنك المركزي التونسي كمتوسط تقريبي لسنة اعتماد الدراسة 2016.

** حسب تصريح وزير النقل بتاريخ 18 فيفري 2023 بمناسبة تدشين مشروع ترامواي مدينة مستغانم فإن المشروع قد استهلك ما قيمته 26,5 مليار دينار جزائري أي ما يعادل 170 مليون دولار أمريكي (سعر الصرف الجاري).

وتكتسي عقود الشراكة صيغا عدة تبعا لأهداف المشروع التي يضعها الشريك الحكومي عبر المراحل المختلفة من دراسة وتمويل وإنجاز وإدارة وتشغيل هياكل المطار ومنشآته الأساسية وفضاءاته الخدمية والتجارية، والمعلوم اليوم أن المطارات أصبحت تشكل أقطابا ضخمة تتضمن مختلف النشاطات الخدمية والتجارية في شكل مدن وتجمعات تجارية، حيث تعطي عقود الشراكة (PPPs) مع القطاع الخاص الفرصة أيضا لتقديم خدمات متعلقة بالملاحة الجوية تدخل ضمن عملية تسيير المطارات من خلال توفير التقنيات والتكنولوجيا الحديثة ضمانا لمستويات عالية من الخدمة وزيادة السلامة الملاحية، أما تسيير المرافق الملحقة وتقديم الخدمات العادية والدورية لفائدة المسافرين فالشراكة مع القطاع الخاص توفر اليوم أفضل الحلول وتعطي أحسن النتائج وهذا ما سيتم استعراضه من خلال بعض التجارب الدولية ميدانيا التي أثبتت قدرة المشاريع المنفذة من خلال الشراكة على المنافسة دوليا واحتلال المراتب الأولى في التصنيف العالمي لأحسن المطارات من حيث نوعية البنية التحتية وجودة الخدمات.

شكل رقم (3. 15): الاستثمار الدولي لبناء المطارات في إطار الشراكة (PPPs) بين 2011-2021.



المصدر: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/airports>

تحليل بيانات الشكل (3. 15) توضح اعتماد آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لتنفيذ المشاريع المتعلقة ببناء وتوسيع وتشغيل المطارات والهياكل التابعة لها عبر القارات الخمس لكن بدرجات متفاوتة، وتم تسجيل 71 مشروع عن طريق الشراكة عبر 23 بلدا بقيمة إجمالية قدرها 99,65 مليار دولار خلال عقد من الزمن (2011-2021)¹، حيث تستحوذ منطقة أوروبا وآسيا الوسطى على 50% من حجم الاستثمارات الدولية بهذه الصيغة مدعومة بتوجه واضح من دول المنطقة لتطوير منشآت الملاحة الجوية خاصة تركيا وروسيا ودول البلقان وأوروبا الشرقية التي وجدت في الشراكة حلا مثاليا لمواجهة التحديات المالية والتقنية والتكنولوجية وزيادة تنافسيتها الدولية في هذا المجال دعما للسياحة والتجارة والأعمال.

¹ تاريخ المشاهدة: 2022/09/30، 23 سا و 05 د <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/airports>

وتستعرض الدراسة بعض التجارب الدولية الرائدة والمختارة في محاولة لاستنباط العبر ومقارنتها بالتجربة الجزائرية الوحيدة في هذا المجال، والتي تمثلت في عقد الشراكة المبرم مع شركة مطارات باريس لتطوير وتوسعة مطار محمد بوضياف بالعاصمة، هذه التجارب يمكنها أن تعين السلطات القائمة على مطاراتنا عند التفكير في تطوير شبكة مطاراتنا أو إنجاز هياكل جديدة.

أولاً: بناء وتطوير مطار هانيدا (Haneda) باليابان.

من بين المشاريع الكبرى التي عرفتها اليابان في العقود الأخيرة، حيث يكتسي مطار (Haneda) أهمية بالغة في حركة الملاحة بالعاصمة اليابانية طوكيو منذ تأسيسه عام 1931 واستغلاله للرحلات الداخلية، غير أن التوسع الذي عرفته الملاحة الجوية اليابانية خاصة من وإلى العاصمة طوكيو واختناق المطار الدولي الأول (Narita Airport) فرض إيجاد حلول سريعة وفعالة لمواكبة الحركية الجوية، في عام 2001 قررت الحكومة اليابانية تطوير مطار (Haneda) وتأهيله للملاحة الدولية، لتبدأ العملية فعلياً عام 2008 وفق نموذج الشراكة مع القطاع الخاص لتمويل وتوسعة المطار بتكلفة قدرت بـ: 125 مليار ين ياباني (JPY) أي ما يعادل حوالي 12 مليار دولار أمريكي¹. وبهذا تم تأسيس شركة المشروع المسؤولة عن التخطيط، البناء والتشغيل تحت اسم Tokyo International Airport Terminal Co., Ltd. (hereafter, TIAT) بمساهمة من الشركة اليابانية لبناء المطارات و14 شريكا تتوزع على مؤسسات مالية، شركات استثمار ومساهمة، شركات نقل وطاقات، تمتد اتفاقية الشراكة لـ 30 سنة مقسمة بين فترة للإنجاز (بين أكتوبر 2008 وماي 2010) وفترة التشغيل والإدارة حتى أبريل 2038 أين يتم تحويل أصول ومنشآت المطار بالكامل للدولة اليابانية.

لم يكن لجوء الحكومة اليابانية إلى الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) لتنفيذ أهم مشاريع النقل الجوي في البلد عفويا وإنما جاء لتحقيق أهداف المشروع التي تركز على الفعالية والكفاءة في عملية الإنجاز وتشغيل المطار تماشياً مع التطور الهائل في الملاحة الدولية وخدمة للحياة الاقتصادية والاجتماعية للبلد، ومن خلال ذلك نجحت شركة المشروع (TIAT) في رفع ساعات عمل المطار بمختلف أجزائه إلى 24 ساعة/24 ساعة ورفع عدد المسافرين عبر المطار إلى 75 مليون شخص سنويا، ليصبح مطار (Haneda) واحداً من أهم مطارات العالم، ويحتل مطار (Haneda) مراتب متقدمة ضمن أحسن مطارات آسيا والعالم حيث جاء كأحسن مطار في القارة الآسيوية للسنة الثانية على التوالي (تصنيف سنة 2020) والثاني عالمياً بعد مطار الدوحة الدولي في قطر إضافة إلى تنويعه كأنظف مطارات العالم للمرة السادسة تواليًا وأحسنها من حيث شبكة المواصلات لثالث مرة على التوالي².

¹ APEC, **Infrastructure Public-Private Partnership Case Studies of APEC Member Economies (2014/FMM/019)**, 21st Finance Ministers' Meeting, 21-22 October 2014, Beijing, China, PP: 146-149.

² <https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/en/ir/000012159.pdf>

هذا الترتيب وهذا الأداء لم يكن ليتحقق لولا المشاركة الفعالة لمختلف الشركاء وعلى رأسهم الشركات الخاصة التي ساهمت بقسط كبير في تحويل مطار طوكيو إلى مدينة ذكية تتوافر على جميع شروط المنافسة والراحة ولفترة طويلة، هذا النجاح الذي حققه مشروع بناء وتشغيل مطار (Haneda) الدولي فتح الباب أمام مزيد من تطبيقات الشراكة مع القطاع الخاص لتشغيل مطارات أخرى في اليابان ومنها (Sendai Airport) و (Kansai International Airport) و (Osaka International Airport) وكلها عقود تم توقيعها في ديسمبر من العام 2015، لا لشيء سوى لتطوير شبكة النقل الجوي الياباني على طريقة (Haneda) في خطة لتعميم آلية الشراكة مع القطاع الخاص لتطوير وتشغيل أهم المطارات في اليابان، إضافة إلى ذلك فإن الحكومة اليابانية أصبحت مجبرة اليوم على إيجاد الآليات الكفيلة لضمان المنافسة إقليمياً مع دول صاعدة في جنوب وشرق آسيا للمحافظة على اليابان وجهة أولى للمسافرين ومركزاً تجارياً يساعد على استقطاب استثمارات جديدة.

جدول رقم (3. 17): عائدات مطار (Haneda) في اليابان، الفترة 2015-2021.

السنة	العائدات بالعملة المحلية (مليار ين ياباني)	متوسط سعر الصرف* الدولار الأمريكي / ين ياباني	العائدات بالدولار الأمريكي (مليار دولار أمريكي)
2015	204,13	119,41	1,709
2016	204,95	104,90	1,953
2017	225,95	110,18	2,050
2018	273,62	109,41	2,500
2019	249,76	103,3	2,417
2020	52,57	104,2	0,504
2021	57,06	105,1	0,542

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على Japan Airport Terminal Co., Ltd. Financial Results Briefing for the Fiscal Year Ended March 2022, P: 9

الجدول (3. 17) يوضح التطور النوعي في المداخيل المحققة من المشروع خلال السنوات الماضية والتي عرفت نمواً من 1,7 مليار دولار أمريكي سنة 2015 إلى ما يربو عن 2,5 مليار دولار أمريكي سنة 2018 بمعدل نمو يزيد عن 45%، ما يعطي نتائج إيجابية للمشروع قبل تراجعها لاحقاً بداية من العام 2020 ومرد ذلك يعود لموجة الإغلاق العالمي التي سببتها جائحة كوفيد-19، غير أنه من المتوقع تعافي السوق الدولية للملاحة الجوية واستعادة التوازن المالي للمشروع بداية من العام 2022، ولمواكبة الوضعية عملت شركة المشروع على ترشيد نفقاتها ووضع خطة تقشف تسمح

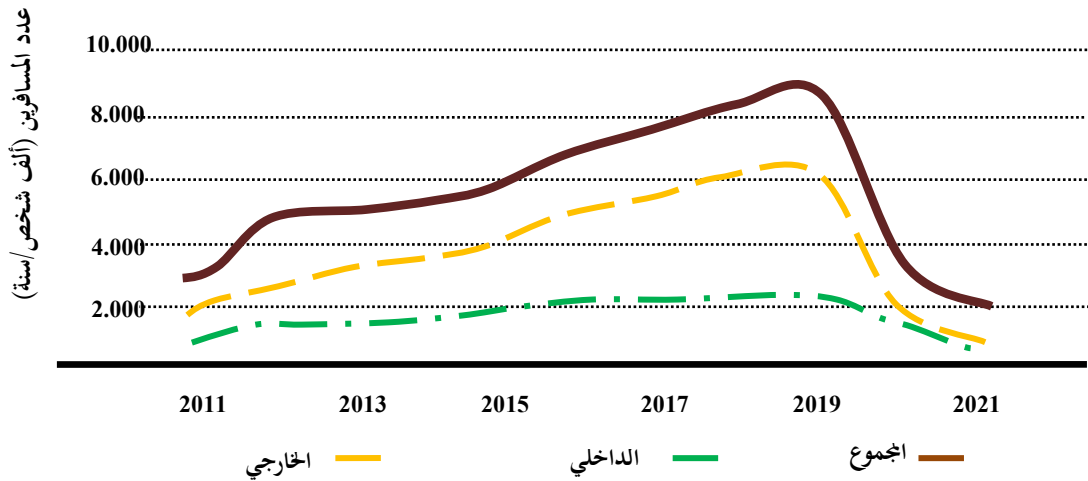
* تم تطبيق متوسط سعر الصرف الرسمي للبنك المركزي الياباني لشهر ديسمبر من كل سنة، للاطلاع على التفاصيل يرجى زيارة الموقع الرسمي على الصفحة: <https://www.boj.or.jp/en/index.htm>

لها بامتصاص الخسائر المسجلة خلال العامين الماضيين، ونبه هنا أن الخسارة المسجلة عامي 2020 و2021 هي نتيجة لجائحة كورونا وتمثل حالة قاهرة أملت بجميع القطاعات.

ثانياً: مطار المدينة المنورة (المملكة العربية السعودية).

وقع اختيارنا على هذه التجربة في أحد البلدان الأغنى في العالم بعائداتها النفطية وقدراتها المالية على تنفيذ وإنجاز مختلف المشاريع التنموية، في محاولة للإجابة على الدافع الأساسي لهذه الدولة حتى تلجأ للقطاع الخاص ومشاركته في تنفيذ أحد أهم المشاريع التنموية واللوجيستية في البلد والشرق الأوسط، حيث تبدو المملكة العربية السعودية للوهلة الأولى، ليس بلداً مثالياً لتنفيذ هذا النوع من الشراكات، إلا أن المتابع لنتائج المشروع وكيفية تنفيذه وتسليمه يزداد قناعة أن الأسباب المالية وشح الموارد لم يعد عاملاً وحيداً في اختيار آليات التنفيذ، فمن الواضح أن سلطات المدينة المنورة تعاطت مع المشروع بحكمة وواقعية ووضعت أهدافها بدقة باحثة عن الكفاءة والفعالية دون التركيز على الأهداف المالية للمشروع، كما أن القصور الواضح في تسيير المطار وانعكاساته على أدائه المالي تطلب إدخال إصلاحات إدارية وممارسات جديدة لمعالجة هذا العجز عبر الشريك الخاص الذي يمثل الحل الأمثل لتسيير الموارد البشرية والمادية. كما أنه لا بد من الإشارة أننا نتعامل مع أحد المنشآت الخاصة والتي تنقل نوعاً خاصاً من المسافرين يشكل الحجاج نسبة كبيرة منهم، فهذا المطار لا يمكن معاملته كباقي المطارات ذات الأهداف التجارية المحضة وإنما هو مطار بخصوصية دينية إسلامية بالنظر لمكانة وقداية المدينة المنورة التي تستقبل ملايين الحجاج والمعتمرين من كل أصقاع العالم.

شكل رقم (3. 16): تطور عدد المسافرين في مطار المدينة المنورة بين 2011-2021 (ألف شخص).



المصدر: TAV Airports Annual Reports, from 2017 to 2021

في عام 2007 تم تحويل مطار المدينة المنورة إلى مطار دولي ما ضاعف عدد المسافرين الوافدين عبره وخلف ضغوطاً كبيرة على الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) والحكومة السعودية والإسراع في توسعته لاستيعاب المسافرين والحجاج خاصة في فترتي الحج والعمرة، وتشير الإحصائيات أن عدد المسافرين قد ففز من 3 ملايين مسافر سنة 2010

إلى 8 ملايين مسافر عام 2015 مع توقع 18 مليون مسافر سنة 2037¹، وفي هذا السياق لجأت السلطات السعودية إلى آلية الشراكة (PPPs) وخبرة القطاع الخاص لتوسيع وتشغيل المطار الذي أصبح يشكل أرضية خصبة للأعمال والاستثمار ومصدر عائد وأرباح محفزة للقطاع الخاص، في هذا الإطار تم إبرام عقد شراكة مع مجموعة (Tepe Akfen Vie) التركية بداية من عام 2012 لبناء وتشغيل مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي لمدة 25 عام وبكلفة إجمالية فاقت 1,2 مليار دولار أمريكي، ويشكل اليوم صرحاً هندسياً وعلامة فارقة في هياكل البنية التحتية للمدينة المنورة، مع إدماج عالي للتقنيات والتكنولوجيا الحديثة كما يتضمن جميع المرافق والشبكات الضرورية لعمله على مساحة تجاوزت 158 ألف متر مربع مكيفة تخص المدرج الرئيسي للمسافرين وبناء ممر خاص بالحجيج بمساحة 90 ألف متر مربع، بناء وتجهيز محطة للسيارات، تجديد نظام الإنارة ومختلف شبكات النقل والطرق الداخلية ومواقف السيارات والحافلات، في مقابل ذلك تقوم شركة المشروع باستغلال مرافق المطار وتحصيل رسوم العبور والسفر طبقاً للقوانين المعمول بها لمدة 25 سنة مع تحويل جزء من هذه المداخيل بنسبة 54,5% لهيئة الطيران المدني (GACA) والتي اعتبرت مرتفعة مقارنة بعقود الشراكة لمشاريع مماثلة عبر العالم مما استدعى مراجعتها وتخفيضها لحدود 27% عام 2014².

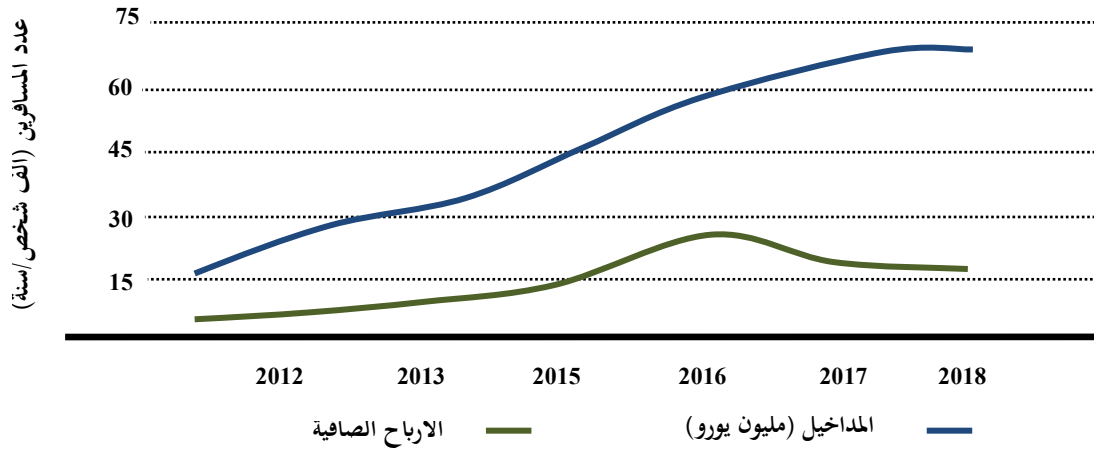
تم مراعاة الأحكام الشرعية في عملية تمويل المشروع من طرف شركة المشروع المكونة من تجمعين هما: (TAV/Saudi) و(Oger/al Rajhi) وكان تمويل المشروع بـ: 436 مليون دولار أمريكي في مرحلة البناء (3 سنوات) وتليها حزمة أخرى من الاستثمارات قدرها 719 مليون دولار يتم إنفاقها على مدار 18 سنة الموالية حتى سنة 2030 مع تخصيص مبلغ 50 مليون دولار كرأس مال ثابت، في المقابل يتم تحصيل المداخيل في شكل حقوق ورسوم مقابل الخدمات المقدمة ومدفوعات الإيجار واستغلال المرافق التابعة للمطار، هذه الأخيرة شهدت تحسناً كبيراً منذ دخول عقد الشراكة (PPPs) حيز التنفيذ عام 2012 وزيادة عدد الرحلات عبر المطار من 34 ألف رحلة عام 2011 إلى 60 ألف رحلة سنة 2019، بالتوازي مع ذلك سجلت المداخيل المحققة تطوراً ملحوظاً تنتقل من 16,5 مليون يورو عام 2012 إلى أزيد من 70 مليون يورو بداية من عام 2017 وهذه الأرقام يوضحها الشكل رقم (3. 17) الموالي، أما الأرباح الصافية التي حققتها شركة المشروع بعد دفع مختلف الضرائب والأعباء فقد انتقلت من حوالي 3 مليون يورو عام 2012 لتتجاوز 26,8 مليون يورو عام 2016 وتستقر بعدها في مستويات تفوق 15 مليون يورو عامي 2017-2018*.

¹ Simon Hakim, Robert M. Klark, Erwin A. Blackstone, **Handbook on Public Private Partnerships in Transportation**, Vol I, Springer Ltd, 2022, P: 37.

² Mohammed Chaouk, Romano Pagliari, Chikage Miyoshi, **A Critical Review of Airport Privatisation in the Kingdom of Saudi Arabia: Case study of Medina Airport**, Cases studies on transport policy, Vol. 7, Issue 2, June 2019, PP: 433-442.

* تقدر رسوم السفر بـ: 87 ريال سعودي (ما يعادل حوالي 23 دولار أمريكي حسب متوسط سعر الصرف لسنة 2022) لكل مسافر ذهاباً وأياباً قابلة للمراجعة كل 3 سنوات.

شكل رقم (3. 17): مداخيل وأرباح مطار المدينة المنورة بين 2012-2018 (مليون €).



المصدر: Simon Hakim, Robert M. Klark, Erwin A. Blackstone. Ibid. P: 38.

هذه الأرقام توضح جليا نجاح تجربة تشغيل مطار الأمير محمد بن عبد العزيز بالمدينة المنورة وفق آلية الشراكة (PPPs) التي أضفت مزيدا من الكفاءة والفعالية على نمط التسيير لمنشآت المطار والتي انعكست على نتائجه وترتيبه في سلم المطارات بمنطقة الشرق الأوسط ودول الخليج، حيث تشير التقارير المختصة (Skytraxawards) إلى تصنيف المطار كأحسن مطارات منطقة الخليج العربي لعام 2021¹.

ثالثا: إسقاط تجربي الشراكة لمطاري هانيدا والمدينة المنورة محليا.

من المؤكد أن التجارب الدولية لتنفيذ مشاريع النقل الجوي عبر آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كثيرة ومتعددة وهذا التوجه يترسخ يوما بعد يوم في السياسة الاستثمارية للدول المتقدمة والنامية، فطالما بقي نموذج الشراكة (PPPs) قادرا على توفير أحسن الحلول وأنجع السبل ويجمع بين المزايا المالية والتقنية التي ترضي الدول والحكومات في سبيل تطوير منظومتها الجوية، وتلبي طموحات القطاع الخاص لتحقيق الأرباح في علاقة تعود بالفائدة على جميع الأطراف، فإننا نؤكد على ضرورة الاستعانة بهذه الخبرات والاعتماد على النموذج لتطوير منظومة النقل الجوي في الجزائر التي تعاني مشاكل مزمنة، إذ يتوجب القضاء عليها الخروج من بوتقة الاستثمار والتسيير التقليدي والبحث عن الفعالية والكفاءة التي عجزت الشركات العامة المكلفة بإنجاز وتشغيل مطاراتنا عن إحداثها، كما يتوجب التنويه أن تطوير منظومة النقل الجوي تشكل خطوة أولية وأكيدة لتحسين بيئة الاستثمار والأعمال وتطوير قطاعات النشاط المختلفة.

وقياسا بالتجارب الدولية الواردة آنفا، نجد الجزائر تتوفر على نماذج قابلة لتطبيق الشراكة مع القطاع الخاص خاصة المطارات الدولية التي أصبح تنظيمها وإعادة هيكلتها وكذا تطويرها وضمان تشغيلها بالكفاءة المطلوبة هاجسا يؤرق السلطات العامة ويستنزف أموالا طائلة دون تحقيق النتائج المطلوبة، حيث نجد أن الكفاءة والتقنيات التي تتوفر عليها

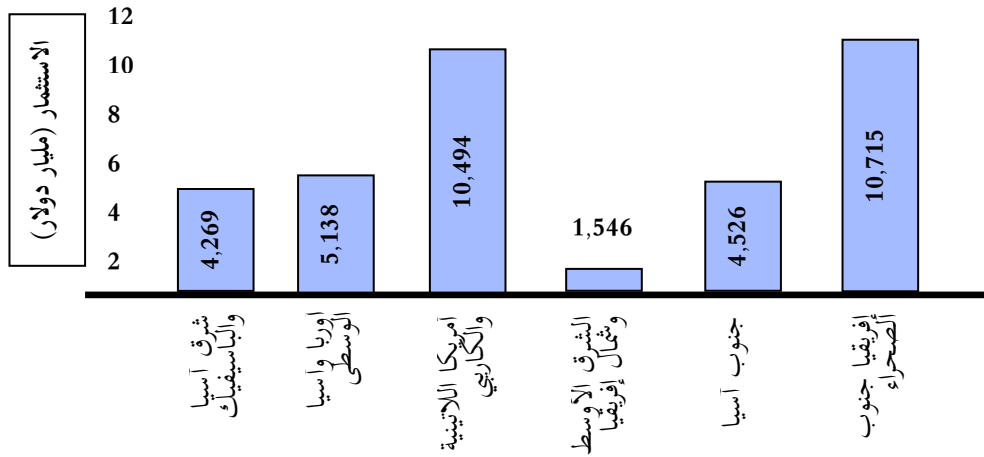
¹ TAV Airports Annual Reports, Op.cit., P: 52.

اليابان لم تمنعها من التعاقد مع شركاء خواص لتطوير أكبر مطاراتها، كما أن الإمكانيات التمويلية الضخمة التي تزخر بها المملكة العربية السعودية لم تمنعها أيضا من البحث عن كفاءة القطاع الخاص لتسيير مطار المدينة المنورة ذو الأهمية الإستراتيجية البالغة، وفي هذا كله عبرة للمسؤولين في الجزائر لتفعيل الشراكة مع القطاع الخاص في سبيل تطوير وتسيير مطاراتنا خاصة الدولية منها، خاصة في ظل افتقارنا للإمكانيات المادية والمالية والإدارية للنهوض بقطاع النقل الجوي.

المطلب الخامس: هياكل النقل البحري (الموانئ).

يعتمد نمو الاقتصاد والتجارة العالمية على الملاحة البحرية بين مختلف الدول والأقاليم وأحيانا داخل الدولة نفسها، وحسب تقرير لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) الصادر سنة 2018 فإن قرابة 80% من التجارة الدولية تشحن عبر الموانئ وتنقل السلع والمنتجات المصنعة والمواد الأولية وموارد الطاقة من نفط وغاز، كما أن وسائل النقل البرية والجوية لا يمكنها تعويض النقل البحري لأسباب تقنية ومالية وأخرى طبيعية وبيئية، وعليه فإن دعم النقل البحري يشكل مفتاحا رئيسيا لدعم السياسة التجارية الدولية، كما أن النقل البحري عن طريق الحاويات وظهور المرافئ المتخصصة (موانئ نفطية، نهائيات الحاويات، ...) ساهمت في إرساء نظام تجاري بحري أكثر تنظيما وأقل تكلفة وأكبر حجما يقدم حلولاً فعالة وعملية لنقل السلع والبضائع لا توفرها وسائل النقل البرية والجوية الأخرى.

شكل رقم (3. 18): الاستثمار الدولي لبناء الموانئ في إطار الشراكة (PPPs) بين 2011-2021.



المصدر: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/ports>

وتضافرت الجهود الدولية لتوفير بنية تحتية في مجال النقل البحري قادرة على دعم مسارات التجارة الدولية بمشاركة فعالة من قطاع الأعمال، حيث يبين الشكل رقم (3. 18) قيمة وتوزيع الاستثمار الدولي بصيغة الشراكة مع القطاع الخاص في العقد الماضي، أين شهد الاستثمار الخاص في مجال بناء وتجهيز الموانئ في العشرة الأخيرة 2011-2021 ما

قيمتها 36,69 مليار دولار أمريكي في 48 بلد عبر العالم¹، تتوزع عقود الشراكة (PPPs) لتنفيذ مشاريع النقل البحري في مختلف الأقاليم والقارات غير أن اللافنت هو الاستفاقة المسجلة على مستوى دول جنوب الصحراء الإفريقية التي استقطبت 10,715 مليار دولار بنسبة 30% من الاستثمار العالمي وفق صيغ الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) لبناء وتطوير منشآتها البحرية بين سنوات 2011-2021 من خلال 19 مشروع.

لا نخفى علينا المشاكل التمويلية والصعوبات الفنية والتقنية التي تواجه مشاريع النقل البحري وإنجاز مختلف الهياكل الضرورية، ونخص بالذكر هنا الموانئ التجارية ونهائيات الحاويات التي تمر عبرها أكثر من 70% من حجم التجارة الدولية لتشكل بحق عصب التجارة والمبادلات الدولية، ولتدارك هذه العقبات فقد تنبعت عديد الدول إلى فعالية نموذج الشراكة (PPPs) لإضفاء مزيد من الفعالية وحشد موارد إضافية وتنفيذ مشاريع على قدر من الكفاءة الفنية والتقنية، ونستعرض بعضا من هذه التجارب والتي نجد فيها دروسا وعبر يمكننا الإستفادة منها محليا.

أولا: بناء ميناء (Busan) الجديد في كوريا الجنوبية.

مع مطلع تسعينيات القرن الماضي شهدت دول جنوب شرق آسيا ثورة صناعية وتجارية غير مسبوقه حيث لعبت الخطوط البحرية دورا هاما في تنشيط المبادلات التجارية، وأخذت كوريا الجنوبية قسطا وافرا من هذه الحركية بالنظر لقوة اقتصادها وموقعها الجغرافي الذي يسمح بتنشيط الملاحة البحرية، وفي هذا السياق وصل ميناء (Busan) إلى أقصى مستويات النشاط التي فاقت 120% من طاقته ما أصبح يشكل عقبة أمام تطوير النشاط الاقتصادي والتجاري للبلد وتعزيز دوره كقطب لوجيستي في المنطقة، واستدعى الأمر حلا جذريا من خلال بناء ميناء جديد يستجيب لمتطلبات الإنتاج والتجارة على ضوء المنافسة الشرسة من قوى إقليمية خاصة الصين وسنغافورة وماليزيا بما يعد تهديدا لمستقبل الملاحة البحرية لكوريا الجنوبية ويستدعي تطوير الهياكل القاعدية وتميئتها للمنافسة الخارجية ضمانا لاستمرارها وحفاظا على نشاطها كحلقة متصلة بالاقتصاد المحلي لكوريا الجنوبية.

خلال هذه الفترة عرفت دول جنوب شرق آسيا أزمة مالية خانقة صعبت من مأمورية الحكومة الكورية الجنوبية لتمويل مشاريع كبرى كميناء (Busan)، هذا الأخير أصبح يشكل أملا كبيرا لتفعيل ودعم الاقتصاد الكوري في فترة عصيبة في ظل ارتدادات الأزمة المالية وخطر الإفلاس، وبعد دراسة الحلول الممكنة استقر القرار على اللجوء إلى قطاع الأعمال الخاص لتمويل وبناء الميناء من خلال عقد شراكة بصيغة البناء، التشغيل ونقل الملكية (BOT)، أطلق على شركة المشروع اسم Busan Newport Co. (PNC) التي أشرفت على تنفيذ المشروع واستغلاله لمدة 50 سنة (بين 01 جانفي 2007 و 31 ديسمبر 2056)، وامتدت فترة البناء حتى ماي 2009 (90 شهرا) أما مدة التشغيل فحددها

¹ (تاريخ المشاهدة: 2022/09/30، 23 و 20) <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/ports>

العقد بـ: 600 شهرا حتى 2056¹. ويربط عقد الشراكة بين الحكومة الكورية الجنوبية وشركات تابعة لمجمع سامسونغ (Samsung Group) وموانئ دبي العالمية (DP World) ومجمع (Hanjin)، ويقدر المبلغ الإجمالي المستثمر في إطار الشراكة (PPPs) بـ: 2,2 مليار دولار أمريكي تم إنفاقها على أشغال الإنجاز من طرف المساهمين الخواص إضافة إلى حوالي 1,03 مليار دولار أمريكي كتكاليف تشغيل سنوية تتحمل الحكومة 25% وباقي المساهمين بـ: 20% بينما يتم تمويل 55% الباقية من تكاليف التشغيل عن طريق قرض سيادي تضمنه الحكومة المركزية لكوريا الجنوبية، في نموذج تمويلي مركب وفريد بمساهمة من مختلف الشركاء في شركة المشروع.

جدول رقم (3. 18): تطور حجم التجارة عبر ميناء (Busan) بجزيئه الجديد والقديم بين 2010-2021 (مليون حاوية مكافئ *).

الميناء	الحجم	2010	2012	2014	2016	2018	2020
الميناء القديم	الحجم (مليون ح/مكافئ)	8,709	7,603	6,717	6,592	6,997	6,846
	النسبة (%)	61,4 %	44,6 %	35,9 %	33,8 %	32,3 %	31,3 %
الميناء الجديد	الحجم (مليون ح/مكافئ)	5,485	9,442	11,966	12,864	14,665	14,978
	النسبة (%)	38,6 %	55,4 %	64,1 %	66,2 %	61,7 %	68,7 %
المجموع الكلي		14,194	17,045	18,683	19,456	21,662	21,824

المصدر: Busan Port Authority, BPA-Net, 2021

يشكل ميناء (Busan) أهمية كبيرة لكوريا الجنوبية والمنطقة ككل من حيث مساهمته في تنشيط التجارة الدولية وشكل مشروع تطويره نقطة تحول كبرى في مسار التجارة الدولية بالمنطقة، والجدول رقم (3. 18) يوضح الدعم الذي قدمه المشروع للتجارة الكورية الجنوبية، حيث نلاحظ التطور السريع لأداء الميناء الجديد الذي تجاوز نشاط الميناء القديم عام 2012 أي خلال السنة الثالثة من بداية الاستغلال في عام 2009 ويواصل تطوره ليسجل الميناء الجديد نسبة 68,7% من حجم نشاط ميناء (Busan) الكلي ويساهم بصفة فعالة في دعم نشاط الميناء من خلال بنيتها الحديثة والتقنيات المستعملة التي ضاعفت من كفاءته وأدائه ويشكل مكسبا ودعما للبنية التحتية لكوريا الجنوبية، ومنذ انطلاق أشغال التطوير وبناء الميناء الجديد زاد حجم التجارة الكلية من 14,194 مليون حاوية مكافئ ليصل عام 2020 إلى

¹APEC, **Infrastructure Public-Private Partnership Case Studies of APEC Member Economies**, Op.cit, PP: 188-189.

* تقاس وحدة الشحن بالحاويات بما يعرف بـ: TEU (Twenty-foot equivalent units)، تعبيرا عن حجم الحاوية القياسية ويبلغ طولها 20 قدما، وعرضها 7,8 قدم وارتفاعها 7,9 قدم أي حوالي 32 متر مكعب.

21,824 مليون حاوية مكافئ بزيادة قدرها 53% من حجم نشاط الميناء، ويعالج الميناء 74,9% من عمليات الشحن والتجارة في موانئ كوريا الجنوبية اليوم كما يحتل الميناء المرتبة السابعة عالميا في منافسة حادة مع مرفئ صينية وعالمية¹.

تشير الوضعية الحالية لميناء (Busan) إلى قسمين رئيسيين، القسم الأول يشمل الميناء القديم والذي يتكون بدوره من 17 رصيفا يتم تشغيلها من طرف ثلاث شركات (HBCT-BPT-DPCT) وتعالج هذه الأخيرة مجتمعة 30% من نشاط بالميناء، القسم الثاني للميناء وعليه تم بناء الميناء الجديد ويتكون 5 نهائيات للحاويات ويغطي 70% من نشاط الميناء، يتداول على تشغيل الميناء 7 شركاء موزعين على 29 رصيف وتستعد إدارة الميناء لاستقطاب شركاء جدد في خططها الرامية لتوسعة الميناء في مرحلته الأخيرة بين 2022-2023 وتعزيز تنافسيته إقليميا ودوليا²، وتجدر الإشارة أن جميع الأرصفة والنهائيات لميناء (Busan) في جزئيه القديم والجديد يتم تشغيلها عبر صيغ الشراكة (PPPs) المختلفة من عقود امتياز أو عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) موقعة مع شركاء خواص، هذه الصيغة سمحت ببقاء ملكية الأصول بيد الشركة العامة للميناء (BPA) وفتحت الباب أمام الشركاء الخواص لتطوير نشاط الميناء من خلال المزايا والامكانيات التي يمتلكها هؤلاء الشركاء.

جدول رقم (3. 19): هيكل التشغيل ميناء (Busan) في قسميه القديم والجديد (كوريا الجنوبية).

صيغة العقد	صاحب الملكية	الشريك المشغل	
عقد امتياز	BPA	HBCT	الميناء القديم
عقد امتياز	BPA	DPCT	
عقد امتياز	BPA	BPT	
عقد امتياز	BPA	PNIT	
بناء، تشغيل ونقل الملكية BOT	PPP	PNC	الميناء الجديد
عقد امتياز	BPA	HJNC	
عقد امتياز	BPA	PSA – HPNT	
بناء، تشغيل ونقل الملكية BOT	شركاء خواص	BNCT	
تسلم نهاية 2022	شركاء خواص	BCT	
تسلم نهاية سنة 2023	BPA	المرحلة 2-5 من التوسعة	

المصدر: Ho-Chul, Park , Op.cit.

¹ Busan Port Authority (BPA), **Container Statistics of Busan Port**, 2020, P: 4.

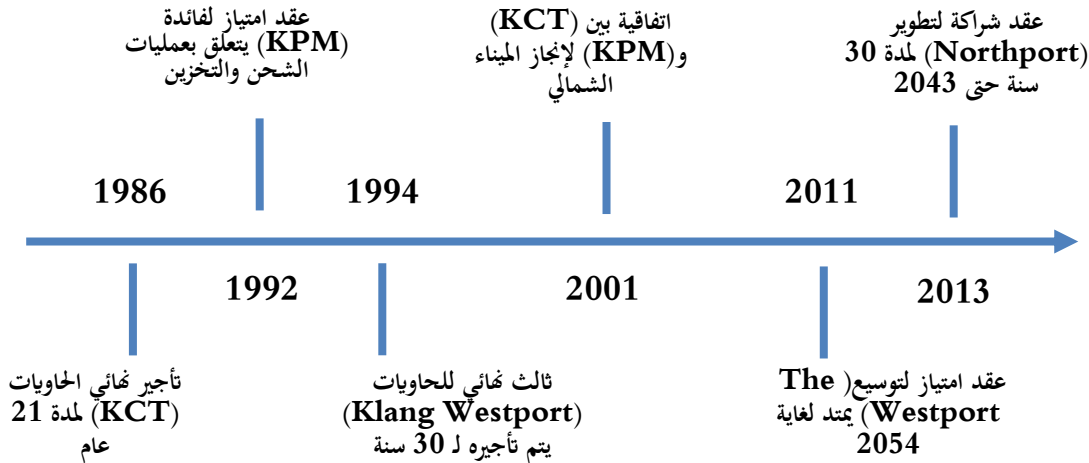
² Ho-Chul, Park, **A study on the Enhancement of Transshipment Competitiveness of Busan Port by Analyzing Factors Affecting Transshipment Competitiveness**, J. Navig. Port Res. Vol. 45, No. 5, October 2021, PP: 238-251.

ثانياً: دور القطاع الخاص في تطوير وتشغيل ميناء (KLANG) الماليزي أكبر موانئ العالم.

استطاعت ماليزيا تطوير موانئها والمنشآت القاعدية المتعلقة بخدمات النقل البحري بمشاركة من القطاع الخاص لتشكيل واحدة من أنجح التجارب الدولية وأكثرها إلهاماً، حيث كانت ماليزيا سباقة لإشراك القطاع الخاص في تطوير موانئها بداية من عام 1980 بحثاً عن الفعالية وزيادة تنافسية مرافئها في وجود منافسة قوية من الدول المجاورة خاصة سنغافورة، وتمتلك ماليزيا اليوم واحد من أكبر موانئ العالم وأكثرها نشاطاً وهو ميناء (Klang) الذي يقع على الشاطئ الغربي للجزيرة ويبعد 40 كم عن العاصمة كوالالامبور، ويتم عبه شحن 40% من إجمالي التجارة الخارجية لماليزيا بطاقة إجمالية قدرها 235 مليون طن و14 مليون حاوية مكافئ (55% من إجمالي الحاويات في ماليزيا) وهذا طبقاً للأرقام الرسمية للعام 2021¹.

تعود أشكال التعاون من القطاع الخاص لبناء وتحديث الميناء إلى عقود مضت في تجربة فريدة ساهمت في تطوير منشآت الميناء، ففي العام 1986 قامت السلطات العامة لميناء (Klang) المعروفة باسم (PKA) بإبرام عقد هو الأول من نوعه لبيع الأصول المنقولة وتأجير الأصول الباقية غير المنقولة التابعة لنهائي الحاويات لشركة (KCT) لمدة 21 سنة بما فيه حقوق استغلال الأرصفة والأرضية في محيطه، وكانت شركة (KCT) قد أنشأت عام 1985 كفرع للشركة الأم تختص بتسيير نهائي الحاويات حيث واجهت تحديات كبيرة ومنافسة شرسة في المنطقة حتمت على سلطات الميناء بيع 51% من أسهم شركة (KCT) لشريك خاص هو (Konnas Terminal Klang KTK).

شكل رقم (3. 19): مشاركة القطاع الخاص في تطوير ميناء (Klang) الماليزي.



المصدر: https://www.unescap.org/sites/default/files/Case%205_Regulator_Port%20Klang.pdf

¹ <https://www.pka.gov.my/phocadownload/egateway/egateway%20012022.pdf>

من خلال الشكل (3. 19) يمكننا إعطاء نظرة عامة عن مختلف المراحل وتعاقب الشركات مع الفاعلين الخواص لتطوير أكبر موانئ العالم وأكثرها نشاطا، وتستمر هذه الشراكة إلى يومنا هذا وعلى مدار ثلاث عقود أو تزيد، ففي العام 1992 وعلى غرار العقد السابق تم توقيع اتفاقية لاستغلال باقي أجزاء الميناء التابعة لـ (KCT) والواقعة في الجهتين الشمالية والجنوبية منه مع شركة خاصة اسمها (Klang Port Management Sdn Bhd) والتي أصبحت تعرف لاحقا بـ: (KPM) حيث اندمجت عام 2001 مع شركة (KCT) وتشكلا (North Port Bhd)، وفي عام 1994 تم توقيع عقد امتياز مع مجمع (KMT) الخاص لتوسيع الميناء وتطوير هياكله فيما بات يعرف بالميناء الغربي (West Ports Sdn Bhd) الذي يشكل اليوم أكثر من 70% من نشاط الميناء، لتستمر تجربة النجاح لقرابة الأربعة عقود كشهادة ضمنية على نجاح تجربة الشراكة في الإرتقاء بهذا المشروع إلى مستوى العالمية بل والحفاظ على رتبة متقدمة ضمن التصنيف الدولي للأكبر المينآت المتخصصة.

يبين الجدول (3. 20) الموالى التطور المطرد في عدد الحاويات المعالجة وكذا حجم البضائع المشحونة على مستوى ميناء (Klang) في العقد الأخير حيث بلغت نسبة نموهما 37% و 20% على التوالي، وأثمرت الشراكة التي عقدها سلطات ميناء (PKA) نجاحات عدة على مختلف الأصعدة، وسمحت برفع الكفاءة والإنتاجية كما ونوعا على مدار عقود متعاقبة ونجح الميناء خلالها احتلال مراتب متقدمة في التصنيف العالمي حيث جاء في المركز 14 عالميا في ترتيب البنك الدولي (IHS Markit) الصادر عام 2021 حيث تم معالجة حوالي 14 مليون حاوية مكافئ (TEU) سنة 2020 بالميناء وهذا يرجع أساسا لجهود الشركاء والمساهمين الخواص¹، كما ساهم نشاط الميناء ترقية التجارة الدولية للماليزيا المقدرة بـ: 263 مليار دولار أمريكي من الصادرات و 197 مليار دولار أمريكي من الواردات التي تمر معظمها عبر ميناء (Klang)².

جدول رقم (3. 20): إحصائيات نشاط ميناء (Klang) الماليزي 2012-2021.

معالجة الحاويات (TEU)	شحن البضائع (FWT)	نقل المسافرين	عدد السفن والناقلات	
10.001.495	197.907.084	547.452	18.117	2012
10.350.409	200.278.901	242.107	17.721	2013
10.945.804	217.289.349	346.650	16.703	2014
11.886.685	219.842.603	410.787	15.298	2015
13.169.577	235.588.801	394.276	16.543	2016

¹ UNCTAD, *The Review of Maritime Transport 2021*, P: 99.

² ESCAP, *Sustainable port development and improving port productivity in ESCAP member countries*, February 2020, P: 29

16.326	395.245	211.635.591	11.978.466	2017
15.337	576.283	220.884.249	12.316.003	2018
14.234	439.858	243.198.043	13.580.839	2019
13.294	108.036	221.421.300	13.244.423	2020
11.717	203	235.539.114	13.724.460	2021

المصدر: [http:// www.pka.gov.my](http://www.pka.gov.my)

ثالثا: تطبيقات الشراكة (PPPs) لتطوير الموانئ الجزائرية.

يقودنا استعراض التجارب الدولية في مجال تطوير الموانئ عبر الشراكات مع القطاع الخاص (PPPs) إلى محاولة إسقاطها على الواقع والحالة الجزائرية وتبيان فرص النجاح محليا، هذا وقد حمل التقرير الوطني للبرامج الجديدة الصادر عن الحكومة الجزائرية في مارس 2021 جملة من المشاريع ضمن أولوياتها في المستقبل المنظور لتطوير المنشآت البحرية وهي¹:

○ إنجاز ميناء الحمدانية الذي يعوض تدريجيا نشاط ميناء الجزائر، ويعتبر ميناء الحمدانية أكبر الموانئ الإفريقية يقع بضواحي شرشال (90 كم غربي العاصمة) والمزمع إنجازه مع شركاء صينيين (CHEC&CSEC) بقيمة إجمالية تفوق 3,3 مليار دولار أمريكي؛

○ تطوير قدرات موانئ كلا من بجاية، سكيكدة، مستغانم، جن جن ووهران في مجال معالجة الحاويات؛

○ استكمال ربط المنشآت البحرية بمختلف الشبكات اللوجيستية.

يتطلب تحقيق هذه البرامج حشد مزيد من الإمكانيات المالية والتقنية ومختلف الخبرات المتاحة عبر كافة الفاعلين والشركاء العموميين والخواص، المحليين والأجانب مع التركيز على الكفاءة والنجاعة، خاصة وأن الجزائر عرفت تجارب مختلفة في هذا القطاع لإشراك متعاملين خواص في تشغيل كلا من ميناء الجزائر وجن جن (جيجل) مع شركة موانئ دبي العالمية (DP World) وأخرى لتسيير نهائي الحاويات بميناء بجاية مع الشريك السنغافوري (Portek International)، وكتقييم أولي يمكن القول أن هذه التجارب لم ترقى لمستوى الطموحات والأهداف المنتظرة، إلا أن أسبابها لا تعزى لقصور في آلية الشراكة بذاتها وإنما ترتبط بالمتغيرات والظروف العامة للبلد وحالة الاقتصاد العامة التي لا تسمح بتطوير الملاحية البحرية، علما أن الموانئ تمثل نافذة المنتج المحلي على الأسواق العالمية، في وقت تعرف الجزائر ضمورا كبيرا للمنتج المحلي وضعف مستويات التصدير ضف إلى ذلك الأزمة الخانقة التي دخلها الاقتصاد المحلي بعد الصدمة النفطية لعام 2014

¹ RADP, Algérie, Rapport national de mise en œuvre du nouveau programme pour les villes, Mars 2021, PP : 45-46.

ما جعل الدولة تضغط على الواردات لتقليل فاتورتها، كل ذلك قوض من نشاط الموانئ الجزائرية ولم يسمح للشركاء من تطوير استثماراتهم، أما ميناء جن جن فيبقى رهينا لاستكمال باقي المشاريع الكبرى ذات الصلة خاصة مشروع ربطه بالطريق السيار شرق غرب والإنتتاح على الأسواق الإفريقية عبر الطريق العابر للصحراء.

بالعودة لمشروع بناء ميناء الحمدانية الذي يمثل فرصة حقيقية لتجسيد أهم مشاريع النقل البحري محليا وفق عقود الشراكة، وتشير التقارير أن الإتفاقية الأولية تسمح للشركاء الصينيين استغلال الميناء لمدة 25 عاما لأكبر موانئ إفريقيا الذي يسمح بنقل 25 مليون طن/سنويا ومعالجة 6,5 مليون حاوية قياسية ما عبر 13 نهائي حاويات يعطيه وزنا محليا إقليميا ودوليا ويساهم في تحويل مسارات التجارة الدولية عبر القنوات المحلية¹، وتسمح قدرات الميناء الفنية باستيعاب السفن الضخمة والناقلات من مختلف الأحجام والأوزان وتخفيض تكاليف النقل والشحن دعما لسياسة تشجيع الصادرات خارج المحروقات ويؤكد المدير التنفيذي للوكالة الوطنية المكلفة بإنجاز الميناء (ANRPCC) على دور المشروع في تحسين خدمات النقل البحري وخفض تكاليفها العالية التي تقدر بـ: 30% محليا فوق المتوسط الدولي المقدر بـ: 10%²، وتعلق السلطات آمالا كبيرة على تفعيله خاصة في ظل قانون الاستثمار الجديد وكسره لقاعدة الاستثمار القديمة 49/51 لجلب مستثمرين وشركاء دوليين قادرين على الدفع بعملية تمويل وبناء المشروع في أقرب الآجال، هذا وتفتح الشراكة (PPPs) نافذة على المشروع وتنفيذه وفق قواعد الفعالية والكفاءة التي يتطلبها مثل هذا المشروع ذو البعد الاستراتيجي والأهمية الاقتصادية.

¹ (تاريخ المشاهدة: 08 أكتوبر 2022، 23 سا و15 د) <https://www.trade.gov/market-intelligence/algerias-el-hamdania-port>

² Algérie Presse Service APS, **Port Centre de Cherchell : Prévision de création de 10.000 emplois au lancement du projet**, Publié le 13/12/2021 (date de consultation : 10/10/2022) sur la page : <https://www.aps.dz/regions/132610-port-centre-de-cherchell-prevision-de-creation-de-10-000-emplois-au-lancement-du-projet>

خلاصة الفصل الثالث.

إن ما يفرضه قطاع النقل من تحديات تتعلق أساسا بمتطلبات البناء والتشغيل الكفيلة بتطوير هيكله القاعدية بصفة متكاملة ومستدامة لمواكبة ضرورات التنمية، وبعث النشاط الاقتصادي والحركية الإنتاجية لمختلف الوحدات تقتضي البحث عن الآليات المناسبة القادرة على ضمان وحشد مزيد من الإمكانيات المالية والفنية والتقنية لتنفيذ برامج مستقبلية قوامها الكفاءة والجودة، وقد تضمن هذا الفصل من الدراسة حلولاً بديلة لتمويل مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل عبر آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وجاء اقتراح الآلية بناءً على تحليل وضعية القطاع بكافة فروعها والتي سمحت باستعراض مشاكل القطاع وتحديد متطلبات تطويره من خلال عرض أهم المشاريع المنجزة وأخرى مسجلة أو قيد التنفيذ، وقد أفضى هذا التحليل إلى نتائج جزئية ترتبت عبر محاور هذا الفصل يمكن تلخيصها فيما يلي:

- تبقى الجزائر في حاجة ماسة لتطوير البنية التحتية لقطاع النقل بما يتماشى ومتطلبات التنمية في ظل تحديات كبيرة يواجهها القطاع وعلى رأسها شح الموارد وغياب الكفاءة والنجاعة؛
- يعتبر قطاع بمختلف فروعها حقلاً جذاباً لتطبيقات الشراكة (PPPs) إذ يستحوذ على نسبة هامة من استثمارات القطاع الخاص لتطوير البنية التحتية؛
- لا يعتبر التمويل هدفاً وحيداً للشراكة مع القطاع الخاص وإنما البحث عن الكفاءة والفعالية يعد دافعاً قوياً نحو النموذج، وهذا ما يمكن إثباته ثباته من خلال التجارب المقدمة ضمن محاور هذا الفصل؛
- تمتلك الجزائر فرصاً حقيقية لتفعيل الشراكة مع القطاع الخاص في مجال النقل من خلال بعض المشاريع الهامة ومنها: تشغيل وصيانة الطريق السيار شرق-غرب واستكمال منافذه الرئيسية، إنجاز ميناء الحمداية بشرشال، توسعة شبكات الميترو والترامواي وبعث أخرى متوقفة عبر المدن الكبرى؛ إنجاز خطوط السكة الحديدية.

الشراكة (PPPs) لتطوير البنية التحتية
الاقتصادية

- المبحث الأول: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع الطاقة.
- المبحث الثاني: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع المياه وشبكات الصرف الصحي.
- المبحث الثالث: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT).

تمهيد:

أخذت البنية التحتية الاقتصادية بعدا استراتيجيا في العملية التنموية ومحددا هاما لاستقطاب الاستثمار ومؤشرا بالغ التأثير عند قياس بيئة الأعمال، والحديث عن البنية التحتية الاقتصادية إنما هو حديث عن كل الهياكل والمنشآت القاعدية ذات الصلة بالنشاط الاقتصادي والعملية الإنتاجية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وتتنوع هياكل البنية التحتية الاقتصادية على قطاعات مفصلية تشكل أساس وجوهر العملية التنموية من شبكات النقل والمياه والصرف الصحي والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصال. ففي دراسة صادرة عن هيئة الأمم المتحدة في ماي من العام 2021 تحت عنوان "Public Private Partnership For Infrastructure Development"، وفيها تقدر المنظمة حاجة العالم إلى استثمارات بقيمة 97 تريليون دولار أمريكي خلال العشرين سنة القادمة لسد الفجوة التنموية التي تتطلبها البنية التحتية الأساسية، كما تفيد الدراسة أن العالم اليوم يشهد على حرمان 2,2 مليار نسمة من المياه الصالحة للشرب، و4,2 مليار آخر لا يستطيعون الوصول لشبكات الصرف الصحي، و940 مليون شخص بدون كهرباء، ومليار شخص يفتقدون لشبكة طرق ومواصلات آمنة ولائقة، هذه الأرقام تستوجب البحث عن حلول جوهرية تضمن تدارك هذه الفجوة وتعزيز التنمية.

ويتواصل تأكيد الخبراء والاقتصاديين على ضرورة إشراك القطاع الخاص لتمويل وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الاقتصادية في سبيل تحقيق التنمية والاستفادة من المزايا التمويلية والفنية التي يوفرها النموذج، حيث تبرز آلية الشراكة (PPPs) كواحدة من الحلول العملية والفعالة وسط زخم كبير لتفعيلها في العقود الثلاثة الأخيرة في مختلف دول العالم المتقدمة منها والناشئة وحتى تلك المتخلفة، ويتضمن هذا الفصل دراسة صلاحية نموذج الشراكة (PPPs) وإبراز نتائجه ومزاياه بناء على تجارب دولية وإقليمية لتطوير البنية التحتية الاقتصادية والتركيز على أهم القطاعات وأكثرها أثرا على النشاط الإنتاجي والنمو الاقتصادي بصفة عامة مع التركيز على إمكانية تفعيلها محليا لتطوير البنية التحتية الاقتصادية التي أصبحت تمثل اللبنة الأساس لجهود التنمية.

كما يحاول هذا الجزء من الدراسة طرح أساليب الشراكة والتعاون مع القطاع الخاص وتفعيلها محليا لتطوير مشاريع البنية التحتية الاقتصادية في الجزائر، ويندرج هذا ضمن المساعي العملية لدعم البرامج التنموية على ضوء النتائج المحققة والدروس المستخلصة من تجارب دولية رائدة تم اختيارها لتناسب مع الحالة الجزائرية، كما يركز هذا الفصل على قطاعات لا تقل أهمية عن قطاع النقل الذي تناوله الفصل الثالث، وهي قطاع الطاقة، قطاع المياه والصرف الصحي، وقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال حيث جاءت المحاور الرئيسية لهذا الفصل كالآتي:

- تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع الطاقة؛
- تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع المياه وشبكات الصرف الصحي؛
- تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT).

المبحث الأول: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع الطاقة.

تشكل الطاقة واحدة من أهم عناصر القوة والبناء الاقتصادي ومصدر رفاه الشعوب ويتصدر هواجس الدول الكبرى وتحديات الدول النامية، فلا نمو ولا تنمية دون طاقة، وعليه تسعى الدول لتأمين حاجياتها من الطاقة وتشكل أولى أولوياتها وتتخذ منها احتياطات استراتيجية مستقبلية، فلطالما كانت سلاحا بيد مالكيها تحركه لخدمة مصالحها وضرب أعدائها، وكانت مصدرا لتحالفات وتفاهات دولية وإقليمية وورقة ضغط بيد هذا وذاك، ويشهد التاريخ الاقتصادي والسياسي على وزن ورقة الطاقة وثقلها خاصة بعد الحرب العالمية الثانية وحتى اللحظة وما الأزمة الطاقوية الأوربية الأخيرة إلا خير دليل على ذلك.

في الجانب الاقتصادي تأتي مصادر الطاقة على قائمة متطلبات العملية الإنتاجية ومحددا رئيسيا لنشاط مختلف القطاعات من صناعة وزراعة ونقل وتجارة، فهي العمود الفقري للنشاط الاقتصادي فلا غنى عنها ولا بديل لها، وبكلامنا عن الطاقة ومصادرها يتبادر إلى أذهاننا كلا من الكهرباء والنفط والغاز لتختزل لنا الصورة العامة للطاقة، وقد شكل اكتشاف الكهرباء نهاية القرن 19م وضبط آليات توليد الكهرباء بدايات القرن 20م نقطة تحول رئيسية في الحياة الاقتصادية والاجتماعية للبشرية جمعاء، وفي نفس الفترة تقريبا عرفت الصناعة النفطية ازدهارا كبيرا وأكبت الثورة الصناعية وشكلت مفتاح التصنيع الحديث والثورة الصناعية.

وبالعودة لمجال الدراسة التي تبحث في آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص في توفير الطاقة بما يتماشى وآفاق العرض والطلب الدوليين ضمن سلسلة من التحولات الجذرية نحو الطاقات النظيفة وتحديات الطلب العالمي المتوقع ارتفاعه 80% بحلول عام 2050*، هذا التحدي يحتم علينا حشد إمكانات كل الفاعلين الاقتصاديين العموميين والخواص في استثمارات منفردة أو في إطار الشراكة لتحقيق الأمن الطاقوي وضمان حصول الجميع على خدمات الطاقة النظيفة بتكلفة ميسورة وبصفة منتظمة وموثوقة وآمنة²، ويسمح التعاون بين الحكومات وهيئاتها العامة عبر القوانين والتنظيمات والهياكل المؤسسية وقطاع الأعمال من جهة أخرى بما يوفره من مصادر تمويل إضافية وتقنيات حديثة وطرق الإدارة والتشغيل المبتكرة، كل ذلك يمكنه تعزيز المنظومة الطاقوية وتوفير حاجاتنا المتزايدة من الطاقة وكسب الرهان الذي يقتضي ضمان ما يلي:

○ وجوب التنسيق بين جهود القطاع العام ونظيره الخاص في سبيل ضمان حاجاتنا الأساسية من الطاقة؛

* تستثني دراستنا هذه إنتاج النفط والغاز نتيجة خصوصية القطاع بينما تركز على إنتاج ونقل الكهرباء باعتباره أهم مصادر الطاقة وأكثرها استعمالا إضافة إلى تعدد طرق توليدها وإدماج التقنيات الحديثة للطاقات المتجددة في صورة مثالية لأهداف التنمية المستدامة التي تبناها المجتمع الدولي، دون أن ننسى إمكانات الجزائر في هذا المجال وقدرتها على التحول إلى قطب عالمي لإنتاج وتصدير الكهرباء.

² الجمعية العامة للأمم المتحدة، القرار رقم 70-1 (خطة التنمية المستدامة لعام 2030)، مرجع سابق، ص: 18.

- توفير الآليات والأطر التنظيمية والمؤسسية التي تسمح باستقطاب الاستثمار الخاص في قطاع الطاقة؛
- البحث عن الفعالية والكفاءة في مجال يعرف تطوراً سريعاً وإدماجاً عالياً للتقنيات والتكنولوجيا الحديثة ما يجعل من الشريك الخاص قناة مثالية لمواكبة هذا التطور؛
- إضافة إلى المزايا التي توفرها الشراكات مع قطاع الأعمال فهي تعد وسيلة فعالة تضمن للدولة إبقاء قطاع الطاقة تحت الرقابة وتوجيهه بما يحقق أهدافها العامة.

المطلب الأول: رهانات قطاع الطاقة في الجزائر على ضوء التحولات الإقليمية والدولية.

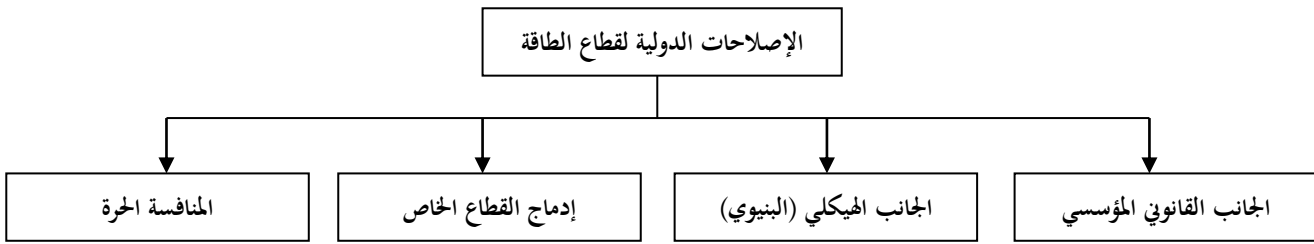
كما سبق بيانه؛ فإن قطاع الطاقة كان ولا يزال يمثل العمود الفقري للاقتصاد والعملية التنموية في الجزائر باعتباره أهم مصادر الدخل الوطني ويمول نسبة هامة من الموازنة العامة كما يمثل النسبة الأعظم من صادراتنا، وتتوقف السياسات التنموية المحلية على مدى استقرار الأسواق العالمية للنفط، واتبعت الجزائر مساعي حثيثة للتخلص من التبعية للنفط والغاز بحثاً عن بدائل أكثر استقراراً واستدامة وأقل تذبذباً لحماية للاقتصاد الوطني والتنمية المحلية من تقلبات الأسواق العالمية والصدمات المفاجئة، وفي إطار سياسة التنويع الطاقوي فإن الجزائر تمتلك إمكانات واعدة في مجال إنتاج الكهرباء عبر التحول نحو الطاقات النظيفة والمتجددة وتبوء مكانة مرموقة في سلم الدول المنتجة والمصدرة للكهرباء إقليمياً ودولياً، وزاد من هذه الأهمية الموقع الجغرافي القريب من القارة الأوروبية أكثر القارات حاجة للطاقة في عالمنا اليوم، كما أن التحولات الدولية والصراعات الإقليمية تضع الجزائر على قائمة الدول القادرة على تعويض إمدادات الطاقة بصفة موثوقة خاصة مع تعطل سلاسل الإمداد من روسيا بعد الحرب الروسية الأوكرانية الأخيرة.

وقد شهد قطاع الطاقة بداية من سنوات تسعينيات القرن الماضي إصلاحات هيكلية عميقة تقودها عوامل داخلية وخارجية اختلفت من دولة لأخرى، ففي الدول النامية كانت الإصلاحات في قطاع الطاقة مدفوعة بالعجز الواضح والمتزايد للشركات العمومية المملوكة للدولة (SOEs) والتي تحتكر الإنتاج والتوزيع في هذا المجال لمواكبة الطلب الداخلي المتزايد، إضافة لذلك فإن قطاع الطاقة يتسم في هذه الدول بارتفاع تكاليف الإنتاج وضعف الكفاءة، كما كان لتقلبات أسعار النفط العالمية وأسعار صرف العملات المحلية للدول النامية مقابل الدولار دوراً كبيراً في تبني إصلاحات جذرية في قطاع الطاقة¹. في الدول الناشئة كان قطاع الطاقة يندرج ضمن ورشة كبيرة وشاملة من الإصلاحات وركزت الجهود على الرفع من مستويات الإنتاج وتوفير الطاقة للجميع وعلى أوسع نطاق معتمدة على الاستثمار الخاص وخلق ديناميكية ومنافسة بين الشركات الخاصة، أما في الدول المتقدمة فإن التوجه نحو إصلاح قطاع الطاقة كان يهدف بالأساس إلى خفض تكاليف الإنتاج ومنه خفض أسعار الطاقة لمختلف المستهلكين والوحدات الاقتصادية وتعزيز الأمن الطاقوي والبحث عن نماذج حديثة وصديقة للبيئة من خلال تطبيق أحدث التكنولوجيا وأجود التقنيات التي توصل إليها البحث

¹ Vivien Foster, Anshul Rana, **Rethinking Power Sector Reform in the Developing World**, Washington, DC: World Bank, 2020, P: 47.

العلمي. وتشير الأبحاث أن الإصلاحات المطبقة في قطاع الطاقة نهاية القرن الماضي مست أربع جوانب أساسية، يخص الأول الجانب التشريعي والتنظيمي والمؤسسي والثاني يتعلق بالجانب الهيكلي للقطاع والذي سمح بإنهاء احتكار الدولة للقطاع، أما الثالث فركز على مساهمة القطاع الخاص ومشاركته في تمويل وإدارة مشاريع الطاقة في توجه واضح نحو مصادر تمويل جديدة والبحث عن الرفع من الكفاءة والفاعلية، هذه الإصلاحات يمكن قراءتها من الشكل رقم (1.4)، حيث لعبت الشركات المتعددة الجنسيات دورا هاما في بلورة هذا التوجه لتثبيت مكانتها ضمن الخارطة الدولية للطاقة، ويخص الجانب الأخير زيادة معدلات المنافسة وخلق سوق حقيقية قائمة على قواعد العرض والطلب وتقريب المنتجين من المستهلك وفق الشفافية والحرية المطلوبة، والشكل الموالي يوضح هذه الإصلاحات وأبعادها.

شكل رقم (1.4): أركان برامج الإصلاح الطاقوي نهاية القرن 20.



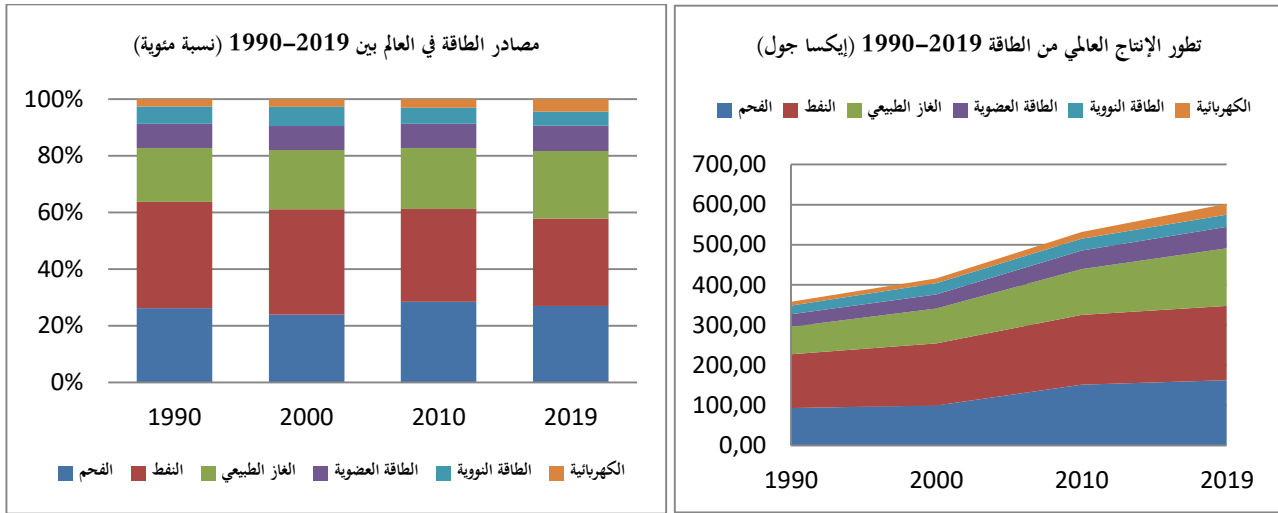
المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على Vivien Foster, Anshul Rana, Ibid, P: 47

أولا: الإنتاج العالمي للطاقة.

على الصعيد الدولي شهد إنتاج الطاقة تطورا مطردا عبر الوقت ليلعب 613 إيكسا جول (Exajoules) عام 2019 بزيادة قدرها 70% عن مستويات 1990 بمجموع إنتاج 358 EJ، وتتوزع سلة الإنتاج الدولي للطاقة بين مصادر تقليدية أحفورية وأخرى حديثة ومتجددة، وهذا ما تظهره معطيات الشكل رقم (2.4)، حيث تمثل مصادر الطاقة التقليدية ما يفوق 80% متمثلة أساسا في النفط والغاز والفحم¹، وسبب الاعتماد المفرط على مصادر الطاقة الأحفورية مشاكل بيئية وإيكولوجية خطيرة أضرت بالطبيعة والحياة البشرية وسببت ارتفاع انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون وارتفاع درجة حرارة الأرض، ولمعالجة هذه الوضعية شهد العالم توجها جديدا نحو الطاقات النظيفة في خطة عالمية وهبة جماعية للتحويل الطاقوي نحو مصادر الطاقة المتجددة والصديقة للبيئة، وفي هذه الخطة تركيز كبير على إنتاج الكهرباء من هذه المصادر وتقليل الاعتماد على المصادر الأحفورية، ويمكننا تلمس هذا التطور من خلال الشكل الموالي أين نلاحظ زيادة في معدلات إنتاج الطاقة الكهربائية التي ارتفعت من 9,3 EJ سنة 1990 إلى 27 EJ سنة 2019 أي بزيادة قدرها 300%، بالرغم من ذلك تبقى نسبة الاعتماد على مصادر الطاقة الأحفورية التقليدية كبيرة نسبيا إلا أن آفاق القطاع تنبئ بتحويلات جذرية وعميقة في هيكل الإنتاج والاستهلاك العالميين للطاقة في العقود القادمة.

¹ JPMorgan, Eye on the market: 2022 annual energy paper, 2022, P: 2.

شكل رقم (4. 2): الإنتاج العالمي من الطاقة بين 1990-2019.



المصدر: United Nations, Energy Statistics Pocket Book 2022, P: 5

وتوضح بيانات الجدول رقم (4. 1) خارطة الاستهلاك الدولي للطاقة، حيث تمثل قارة آسيا باكورة الاستهلاك الدولي في العقود الثلاثة الأخيرة بنسبة 83% من النمو الدولي المسجل في الطلب على الطاقة مدفوعة بدول قوية على غرار الصين التي زادت حاجاتها من الطاقة أربع مرات ونصف في نفس الفترة وتستهلك اليوم خمس (5/1) الإنتاج العالمي في حدود 136,6 (EJ)، أما أوروبا فقد انخفض نصيبها من الاستهلاك العالمي للطاقة من 35,3% سنة 1990 إلى 17,6% سنة 2019 عكس الولايات المتحدة الأمريكية التي زاد استهلاكها من الطاقة في نفس الفترة من 7,1% إلى 15,4%.

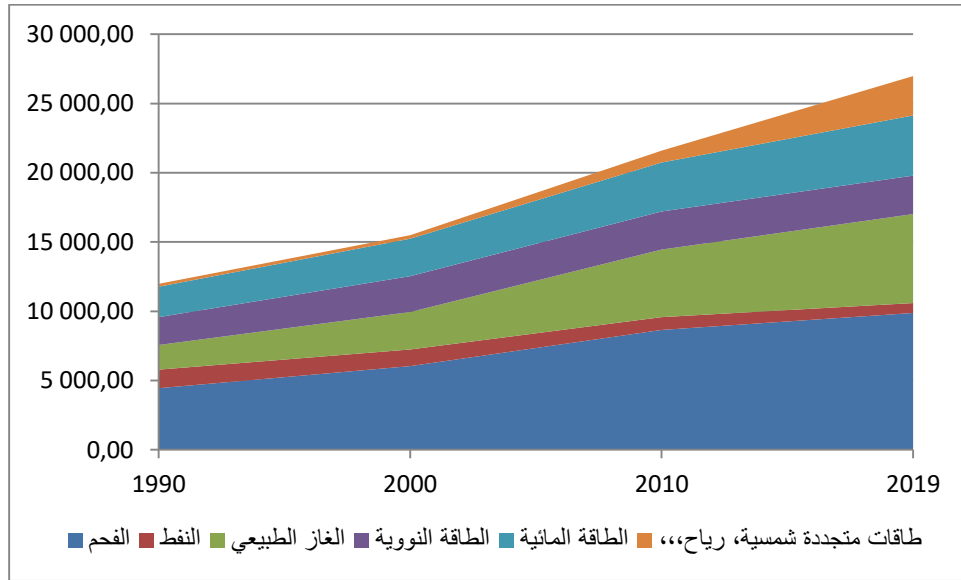
جدول رقم (4. 1): تطور الطلب العالمي على الطاقة بين 1990-2019 (الوحدة Exajoules).

المنطقة	1990	2000	2010	2019
آسيا (من دون الصين)	63,2	97,7	131,7	160,8
الصين	30,4	42,5	101,6	136,6
أوروبا	126,2	106,8	112	106,1
الولايات المتحدة الأمريكية	80,3	95,3	92,9	92,5
أمريكا اللاتينية والكاريبي	19,7	25,7	33,2	34,7
افريقيا	16	21,1	28,2	34,3
أمريكا الشمالية (دون الو.م.أ)	8,9	10,6	10,9	12,8
أوقيانوسيا	4,4	5,5	6,5	6,7
باقي العالم	8,7	11,2	14,9	17,1
المجموع	357,8	416,4	531,9	601,7

المصدر: United Nations, Energy Statistics Pocket Book, Ibid, P: 4

في قطاع الكهرباء، تطور الإنتاج العالمي من حوالي 12 ألف تيراواط ساعي سنة 1990 إلى 27 ألف تيراواط ساعي بنسبة زيادة فاقت 225% خلال ثلاث عقود، ومرد ذلك هو ارتفاع حاجات الأفراد والمجتمعات من الكهرباء وتغير أنماط المعيشة والتوسع الحضري والتكنولوجي الذي يفرض اعتمادا متزايدا على الطاقة الكهربائية، ويوضح الشكل (3.4) أن ما يفوق 75% من الكهرباء يتم إنتاجها من مصادر تقليدية (فحم، نفط، غاز، وطاقة نووية) كما تساهم الطاقة المائية في إنتاج 15% بينما لا تتعدى المصادر المتجددة 10% من إجمالي الإنتاج العالمي، غير أن المشجع في الأمر هو التزايد الكبير في نسبة الإنتاج من الطاقات المتجددة خاصة في السنوات الأخيرة والذي بلغت نسبته 60% من إجمالي طاقة الإنتاج المضافة في العقد الماضي، وتظهر هذه البيانات زيادة معتبرة في الإنتاج والإستهلاك الدولي للطاقة بمختلف أشكالها قرابة الثلاثة أضعاف في العقود الثلاثة الماضية 1990-2019، مع استمرار هذا المنحنى التصاعدي تظهر عليه بعض التغيرات الهيكلية في تركيبة مصادر الطاقة ضمن سياسة دولية لتشجيع الطاقات النظيفة والمستدامة.

شكل رقم (3.4): تطور الإنتاج العالمي من الكهرباء حسب المصدر بين 1990-2019 (تيراواط ساعي).



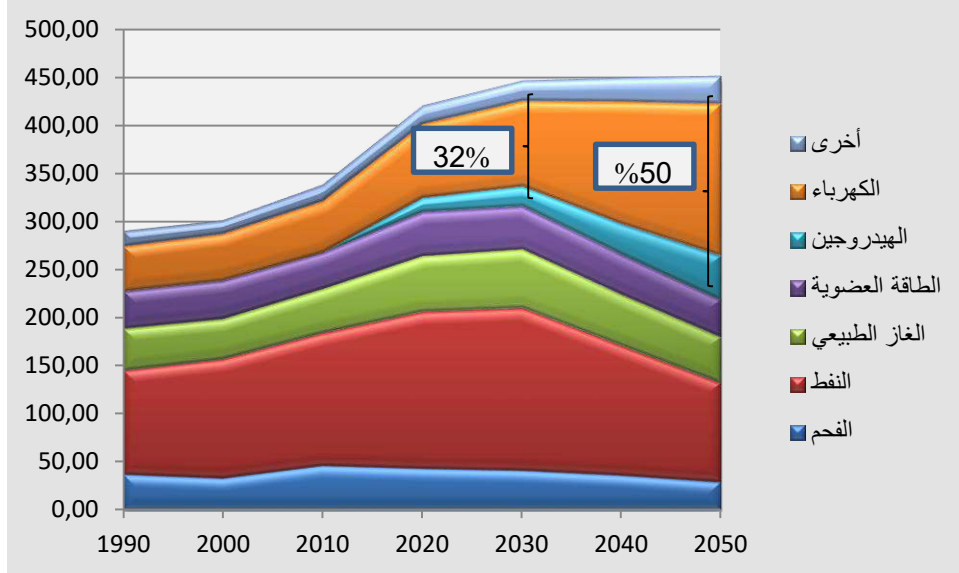
المصدر: United Nations, Energy Statistics Pocket Book 2022, Ibid, P: 21

ونقرأ من الشكل رقم (4.4) الموالي توقعات بشأن التغير الهيكلي في إنتاج الطاقة العالمي آفاق 2050، إذ من المرجح الصعود القوي لنسبة إنتاج واستهلاك الكهرباء مع انحسار في نسبة الطاقات الأحفورية (نفط وغاز)، وفي هذا السياق تؤكد مختلف التقارير أن الطاقات المتجددة سوف تشكل أهم مصادر الطاقة متجاوزة 50% سنة 2030 وتصل 85% آفاق 2050¹، هذا التحول الدولي في مجال إنتاج واستهلاك الطاقة في المستقبل المنظور يحتم وضع الخطط والبرامج التي تضمن الانتقال الطاقوي الدولي والمحلي ومواكبة هذه التحولات، هذا ما يتطلب استثمارات نوعية تزيد فيها التقنيات الحديثة والتكنولوجيا العالية في إشارة واضحة لضرورة إشراك القطاع الخاص والإعتماد على خبرة قطاع الأعمال

¹ McKinsey & Company, **Global Energy Perspective 2022**, Executive summary, April 2022, P: 11.

في هذا المجال، وهنا فإن الدول تكون مجبرة لا محالة لتفعيل مختلف سياسات التعاون مع الشركات الخاصة وتبرز الشراكة (PPPs) كواحدة من الخيارات المتاحة أمامها.

شكل رقم (4.4): توقعات الإنتاج العالمي للطاقة آفاق 2050 (الوحدة: هيكسا جول).



المصدر: McKinsey, Energy Insights Global Energy Perspective 2022, Ibid, P: 10

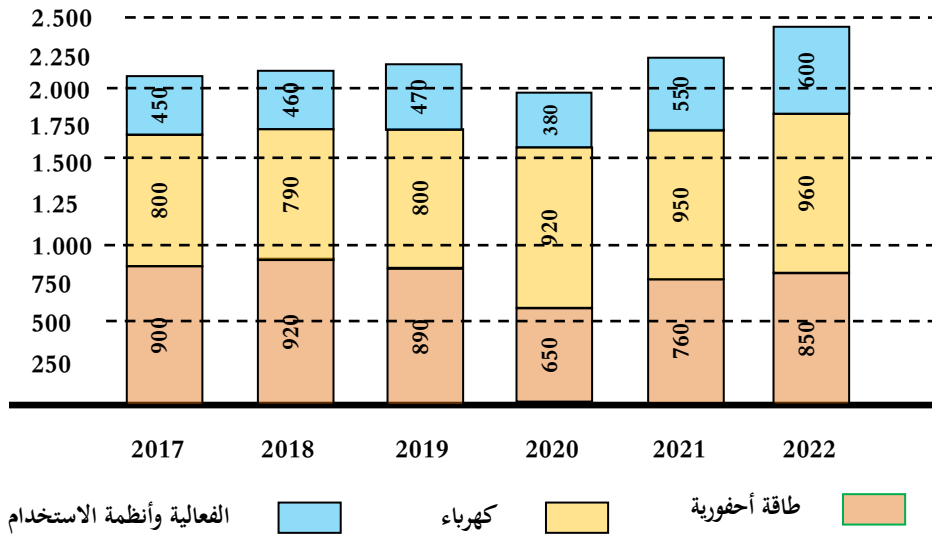
ثانياً: الاستثمار الدولي في مجال الطاقة.

إن الاستجابة للحاجة المتزايدة من الطاقة تتطلب استثمارات ضخمة وجهود مختلف الأطراف كل حسب إمكانياته وأهدافه، وتشير التقارير الدولية إلى تعافي هذه الاستثمارات سنة 2022 بمعدل 8% لتبلغ قيمة 2,4 تريليون دولار أمريكي بعد التراجع الذي سجلته في العامين الماضيين بسبب الأوضاع الصحية والاقتصادية¹، مع توقعات بزيادة هذه الاستثمارات في العقود القادمة استجابة للخطة الدولية الهادفة لتقليص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون CO₂ والموسومة بـ Net Zero-emission 2050، وبالعودة للتقرير السنوي للوكالة الدولية للطاقة (IEA) للعام 2022 نلاحظ استقراراً نسبياً في حجم الاستثمارات الدولية في قطاع الطاقة فوق سقف 2 تريليون دولار أمريكي في الخمس سنوات الأخيرة عدا العام 2020 بنزوله تحت المعدل وتسجيله قيمة 1,9 تريليون دولار.

ويمكن التمييز بين الاستثمار الدولي في مصادر الطاقة التقليدية من نفط وغاز وفحم حجري والتي تمثل حوالي 35% من إجمالي الاستثمارات المسجلة، وتلك الموجهة لإنتاج الطاقة الكهربائية بنسبة تتجاوز 40% من حجم الاستثمار الدولي، كما يأخذ الاستثمار في أنظمة الاستعمال النهائي للطاقة والتقنيات الحديثة في هذا المجال حصة تقارب 25%.

¹ IEA, World Energy Investment 2022 report, P: 10.

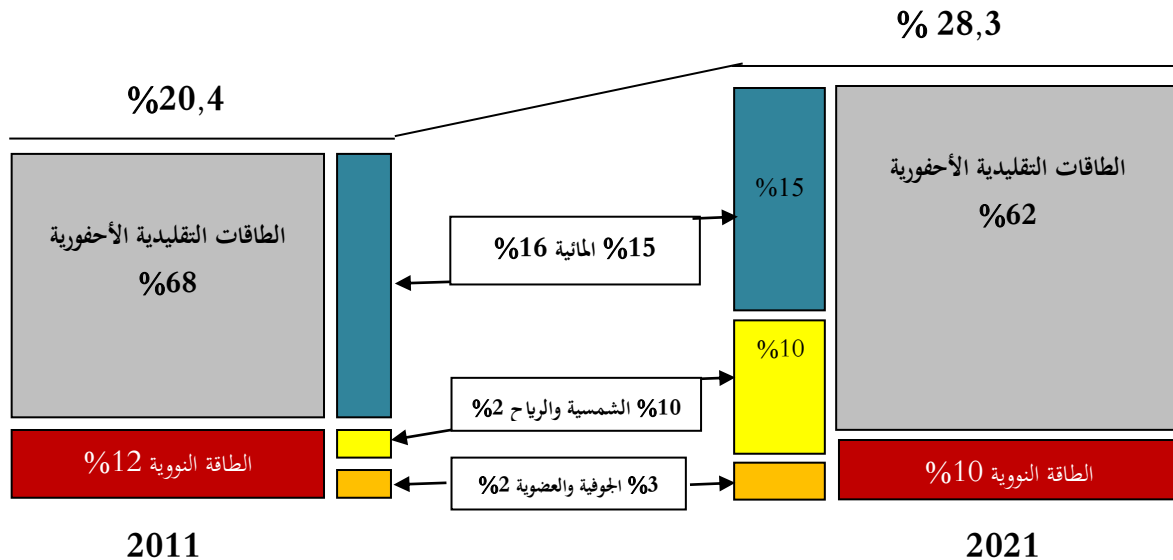
شكل رقم (4. 5): تطور الاستثمار الدولي في مجال الطاقة بين 2017-2022 (مليار \$).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على IEA, World Energy Investment 2022

تحليل بيانات الشكل (4. 5) توضح تراجع نسبي في حجم الاستثمارات الدولية في مصادر الطاقة التقليدية الأحفورية وعلى رأسها الفحم والنفط والغاز وانخفضت من 900 مليار دولار عام 2017 إلى 650 مليار دولار عام 2020 قبل أن تتعافى ولكن بمستوى أقل وتسجل 850 مليار دولار عام 2022، ويقابل ذلك زيادة معتبرة في قيمة الاستثمارات الدولية في إنتاج الطاقة الكهربائية مدعومة بالزيادة المعتبرة في نصيب الطاقات المتجددة، حيث زاد الاستثمار على الإنتاج من 800 مليار دولار عام 2017 إلى 960 مليار دولار عام 2022 ومعه زاد الاهتمام بأنظمة الفالية التي كسبت زيادة قدرها 150 مليار دولار في نفس الفترة، مع تزايد الاهتمام الدولي بتحسين وتطوير تقنيات الاستخدام النهائي للطاقة التي تساعد في الرفع من الكفاءة والنجاعة.

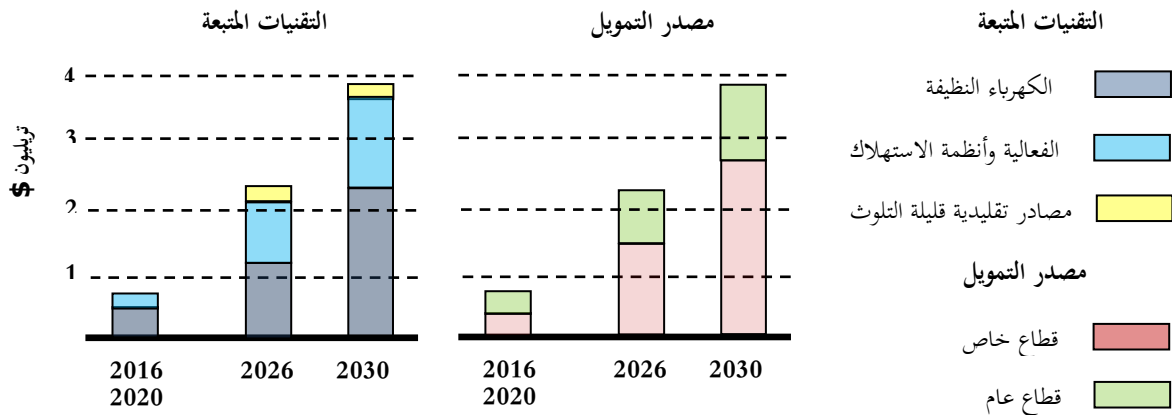
شكل رقم (4. 6): تطور مساهمة الطاقات المتجددة في توليد الكهرباء دوليا بين 2011-2021.



المصدر: REN21, Renewables 2022 Global Statistics Report

تزايد الاستثمار الدولي في مجال الطاقات المتجددة جاء نتاجاً لزيادة الحاجة إلى مصادر الطاقة النظيفة وسعي الدول الحثيث لتطوير منظومتها الطاقوية، ويبين الشكل رقم (4.6) الوارد أعلاه توجه الإنتاج العالمي للطاقة من مصادر متجددة والذي انتقل من 20,4% سنة 2011 ليلعب 28,3% سنة 2021، وفي المقابل نلاحظ انحساراً للإنتاج العالمي للطاقة من المصادر الأحفورية والنووية. ويتجه العالم اليوم نحو تنفيذ برنامج دولي للانتقال نحو الطاقات النظيفة بغرض تحقيق مجموعة من الأهداف أبرزها تخفيض نسبة الاعتماد على مصادر الطاقة التقليدية والحيلولة دون تفاقم مشاكل التغير المناخي والاحتباس الحراري، وتقليل انبعاث الغازات الدفيئة وتخفيض درجة حرارة الأرض حفاظاً على البيئة وضمان أمن إمدادات الطاقة العالمية وتنويع مصادرها والتحوط ضد تقلبات السوق، فضلاً عن تخفيف العبء المالي الناجم عن تكلفة استيراد النفط والغاز خاصة في الدول النامية¹، هذه الخطة الجامعة تتطلب استثمارات سنوية في حدود 4 تريليون دولار أمريكي حتى العام 2030، تذهب النسبة الأكبر من هذه الاستثمارات إلى إنتاج الكهرباء من المصادر النظيفة والمتجددة بما يقارب 2,5 تريليون دولار أمريكي سنوياً وعلى رأسها الطاقة الشمسية، هذه الأرقام يلخصها الشكل رقم (4.7)، وتعمل الهيئات الدولية وكبرى الدول على القطاع الخاص بشكل كبير لإنجاح برنامج الانتقال الطاقوي الدولي نحو المصادر النظيفة بتوفيره قرابة 2,8 تريليون دولار أمريكي سنوياً وتحمله حوالي 70% من تكلفة البرنامج دون إهمال للتمويل العام الذي تقوده مختلف الدول وهيئاتها عبر العالم².

شكل رقم (4.7): متطلبات الانتقال الطاقوي الدولي بحسب طبيعة الاستثمار ومصدر التمويل.



المصدر: IEA, World Energy Outlook, 2021, P: 48

إضافة إلى بيانات الشكل السابق فإن التقارير الدولية المختصة تشير إلى المساهمة الفعالة من القطاع الخاص في تمويل برامج الانتقال نحو مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة، وقد تضاعف حجم الاستثمار الخاص في هذا المجال في العقدين الأخيرين لينتقل من معدل 400 مليار دولار أمريكي كمتوسط بين سنوات 2001-2005 ويتجاوز معدل

¹ كاظم أحمد البطاط، كمال كاظم جواد، تحليل اتجاهات الاستثمار العالمي في الطاقة المتجددة، مجلة جامعة كربلاء العلمية، مجلد 14، عدد 2، 2016، ص ص: 128-146.

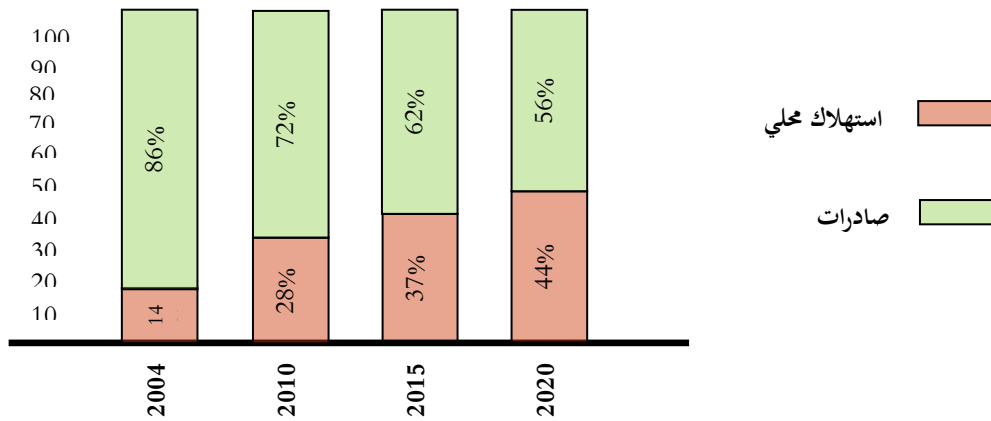
² IEA, World Energy Outlook, 2021, PP: 47-48

800 مليار دولار أمريكي سنويا في الـ 5 سنوات الأخيرة، كما أن القطاع الخاص يوفر 60% من التمويل اللازم لإنتاج الطاقة النظيفة و40% من تكاليف الشبكات والنقل¹.

ثالثا: واقع قطاع الطاقة في الجزائر.

تتميز الوضعية الطاقوية في الجزائر بهيمنة المصادر الأحفورية من نفط وغاز والتي تشكل النسبة الأكبر في إنتاج الطاقة محليا، ويأتي الغاز الطبيعي في صدارة مصادر الطاقة بنسبة 65% ويساهم في توليد الكهرباء بمعدل 99% علاوة على استعماله الواسع في النشاط الصناعي، ويأتي النفط في المرتبة الثانية ليشكل نسبة 35% من مصادر الطاقة المحلية². هذا ويشكل تنوع مصادر الطاقة أحد أبرز تحديات الانتقال الطاقوي في الجزائر بما سيسمح بمرونة أكبر في إدارة الموارد الطاقوية الناضبة وغير المتجددة وكذا التحكم في الطلب الداخلي على الطاقة والذي عرف تطورا كبيرا خلال السنوات الأخيرة ومرده إلى النمو الصناعي الداخلي والديمقراطي والتركيز السكاني في المناطق الحضرية وارتفاع مستوى معيشة الفرد.

شكل رقم (4. 8): تطور الاستهلاك الداخلي من الطاقة إلى الإنتاج الكلي (%) بين 2004-2020 في الجزائر.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على وزارة الطاقة الجزائرية، Bilan énergétique divers années.

هذا الارتفاع في الاستهلاك الداخلي شكل ضغطا كبيرا على حجم الصادرات التي تراجعت من 86% من إجمالي الإنتاج الوطني للطاقة سنة 2004 إلى 81% سنة 2010 ثم 73% سنة 2015 لتصل 56% فقط سنة 2020، ومعها بقيت كميات الإنتاج الوطني من النفط والغاز مستقرة نسبيا إضافة إلى انهيار أسعار النفط بداية من عام 2014، كل ذلك أثر على الموارد الضرورية لضمان استقرار الاقتصاد الوطني ودعم التنمية المحلية، ولمواجهة هذا الوضعية أصبح لزاما على الجزائر تطوير سياسة مستدامة والتوجه نحو الطاقات المتجددة لتلبية الطلب المحلي وتنويع صادراتها من

¹ IEA, Ibid, P: 131.

² مصالح الوزير الأول للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الانتقال الطاقوي في الجزائر تحديات وآفاق، مقال منشور بتاريخ 29 مارس 2022 على الموقع الرسمي لمصالح الوزير الأول على الصفحة: www.premier-ministre.gov.dz، تاريخ المشاهدة: 02 نوفمبر 2022.

الطاقة. من خلال الجدول الموالي نستعرض تطور الاستهلاك الوطني للطاقة لعقدين من الزمن بين سنة 2000 و2020 المستقاة من الأرقام الرسمية لوزارة الطاقة الجزائرية، والتي تتضمن جميع الأشكال من النفط ومشتقاته، الغاز الطبيعي والمميع بجميع أنواعه، والكهرباء كما تتضمن مختلف القطاعات بما فيها الاستهلاك النهائي والاستهلاك الوسيط والطاقة الضائعة أثناء عمليات التحويل والنقل والاستعمال محسوبة بـ: مليون طن بتزول مكافئ* .

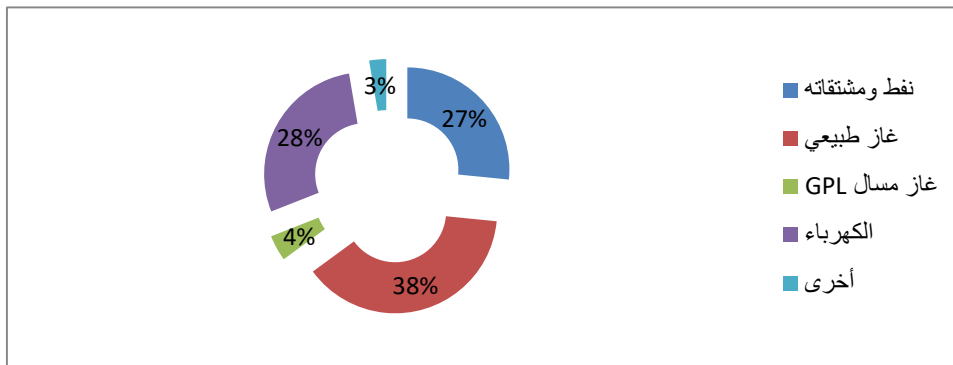
جدول رقم (4. 2): استهلاك الطاقة في الجزائر بين 2000-2020 (الوحدة: مليون طن بتزول مكافئ M Tep).

السنة	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
الاستهلاك الوطني	30,80	32,68	34,60	37,46	39,99	43,82	50,55
السنة	2014	2016	2017	2018	2019	2020	
الاستهلاك الوطني	55,63	58,34	59,58	64,96	66,9	64,3	

المصدر: Ministère de l'énergie, Bilan Énergétique National (divers années)

ونلاحظ من البيانات السابقة ارتفاعا هاما في كمية الاستهلاك الوطني من الطاقة بمقدار يتجاوز الضعف بين عامي 2000-2019، حيث انتقل من 30,8 مليون طن بتزول مكافئ إلى 43,82 مليون طن بتزول مكافئ ثم 64,3 مليون طن بتزول مكافئ كرقم مسجل سنة 2020، ما يفسر امتصاص جزء هام من الصادرات الجزائرية من الطاقة في ظل محدودية طاقة الإنتاج المحلي بما يشكل ضغطا على مواردنا المحلية، ويتوزع الاستهلاك الوطني للطاقة بين المصادر المختلفة والتي تمثل فيها المنتجات النفطية ومشتقاتها ما نسبته 26,6% من إجمالي الاستهلاك الوطني، والغاز الطبيعي نسبة 38,4%، والغاز المسال 4,1%، والكهرباء 28,3%، فيما تمثل 2,7% نسبة باقي المصادر الصلبة¹.

شكل رقم (4. 9): هيكل الاستهلاك الوطني للطاقة حسب مصدرها.



المصدر: Ministère de l'énergie, Bilan Énergétique National, 2019, P: 21

* طن نفط مكافئ (Tep): وحدة قياس الطاقة، وتمثل كمية الطاقة المتشكلة من احتراق طن واحد من النفط الخام، وتقدرها منظمة الطاقة الدولية بحوالي 41,868 جيجا جول.

¹ Ministère de l'Énergie, Bilan énergétique national, année 2019, édition 2020, P: 21.

من جهته عرف الاستهلاك المحلي من الكهرباء ارتفاعا كبيرا في العقدين الماضيين قارب ثلاثة أضعاف حيث انتقل من 27,6 تيراواط (TWh) عام 2002 إلى 45,7 تيراواط (TWh) عام 2010 ثم 68,8 تيراواط (TWh) عام 2015 و 74 تيراواط (TWh) عام 2020*، ويتوزع الاستهلاك الوطني بين قطاع السكن بنسبة 33% و 27% لقطاع الصناعة، ثم القطاع التجاري بنسبة 14%، بينما تم تسجيل 12% كقيمة ضائعة أثناء عملية الإنتاج وتحويل الطاقة، أما 11% من إجمالي الطاقة فقد تم استهلاكه من طرف قطاع الطاقة نفسه. وقد وضعت الجزائر خارطة طريق لدعم مساعي الحكومة لتطوير الطاقات المتجددة بشكل مستدام وتوفير احتياجات البلد وتوليد ديناميكية للتنمية الاقتصادية. كما سيسمح برنامج الانتقال الطاقوي بتحقيق أهداف إستراتيجية أهمها:

- الحد من التبعية لمصادر الطاقة التقليدية؛
- تنويع مصادر الطاقة في إطار تحقيق التنويع الاقتصادي الشامل،
- تنفيذ إصلاحات هيكلية تلمس القطاع بما يتماشى وأهداف التنمية المستدامة والخارطة الدولية في هذا السياق؛
- تعديل هيكل الإنتاج والاستهلاك المحلي من الطاقة وتوجيهه مع الإستراتيجية الوطنية.

رابعاً: الانتقال الطاقوي في الجزائر، وسيلة وهدف.

أصبح العالم اليوم في أمس الحاجة إلى ثورة طاقوية قوامها الطاقات المتجددة، ليس دعماً للنمو الاقتصادي فقط، وإنما لما تمتاز به من أبعاد اجتماعية وبيئية وتقنية تؤسس لتنمية مستدامة، وإستراتيجية فعالة استعداداً لمرحلة ما بعد النفط، وتشكل المصادر الأحفورية اليوم ما نسبته 73% متسببة في ارتفاع قياسي لانبعاث غاز CO₂، ويحصى العالم أكثر من مليار ومائتي مليون شخص عبر العام يفقدون للكهرباء، ولم يعد الانتقال الطاقوي أمراً اختيارياً بالنسبة للجزائر، فالمتغيرات الداخلية المرتبطة بتراجع الاحتياطي المحلي من النفط والغاز وزيادة الطلب المحلي على الطاقة وتراجع عائدات النفط التي عرقلت عملية التنمية المحلية، فضلاً عن المتغيرات الخارجية لاسيما التحول العالمي باتجاه الطاقات المتجددة التي تشكل ضغطاً متزايداً على صناع القرار الداخلي لمواكبة هذه التحولات، بيد أن هذا التحول يفرض وضع نموذج واضح المعالم لتطوير الطاقات المتجددة وتطبيقها محلياً. كل ذلك يحتم على الجزائر الانخراط في جهود الانتقال نحو الطاقات المتجددة كمصدر بديل للنفط والغاز والاستفادة من إمكانياتها الطبيعية في هذا المجال خاصة من الطاقة الشمسية، في ظل هزلة الدول قاطبة نحو الطاقات المتجددة حيث تشير التقارير إلى تراجع حجم الاستثمار الدولي بداية من عام 2021 في مجال النفط والغاز لصالح مصادر أخرى نظيفة وتستمر على مدار العقود الثلاثة المقبلة وحتى 2050، ويقدر حجم انخفاض الطلب العالمي المتوقع على الفحم حوالي 90% والنفط بنسبة 76% والغاز بمعدل 56%.

* تيراواط: تمثل وحدة قياس الطاقة الكهربائية حيث: 1 تيراواط = 1.000 جيجاواط = 235.400 طن بتول مكافئ.

ويشكل الانتقال الطاقوي تغيرا جذريا في هيكل إنتاج واستهلاك الطاقة حيث يمكن بلوغه على المدى المتوسط والبعيد من خلال برامج شاملة تمس هيكل إنتاج واستهلاك الطاقة من قبل الوحدات الاقتصادية والأسر، وتغيير الأنماط السابقة يؤدي حتما إلى التأثير على الجوانب الأساسية التالية¹:

- هيكل وبنية النظام الطاقوي والمؤسسات المنتجة والتكنولوجيا والتجهيزات المرصودة ضمن سلاسل القيمة؛
- الفاعلين في القطاع والشركاء وقدراتهم الفنية؛
- البيئة الاجتماعية وضرورة ضبطها مع التحولات التقنية والرقمية وإنشاء الهيئات والنصوص التنظيمية اللازمة.

ولتحقيق هذه الأهداف كانت الحكومة الجزائرية قد صادقت على برنامج طموح في فيفري 2011 لتطوير وتنمية الطاقات المتجددة والفعالية الطاقوية حيث استهدف الوصول إلى نسبة 40% من الإنتاج المحلي للكهرباء من المصادر المتجددة بحلول سنة 2030، ويرتكز البرنامج على توفير حوالي 22.000 ميغاواط من مصادر متجددة والتركيز على الطاقة الشمسية بنسبة تفوق 70%، وهذه النسب يمكن قراءتها من الجدول رقم (4.3) الموالي، يوجه 12.000 ميغاواط للطلب الداخلي و10.000 ميغاواط للتصدير، كما أولى البرنامج أهمية بالغة لاقتصاد وترشيد الاستهلاك الوطني للطاقة عن مستوى 60 مليون طن مكافئ نפט عام 2030²، سرعان ما تم تعديل هذا البرنامج سنة 2015 وتم تخفيض النسبة السابقة إلى 27% فقط، وفي العام 2020 وعلى أعقاب إنشاء وزارة جديدة مكلفة تحت تسمية "وزارة الانتقال الطاقوي والطاقات المتجددة" تم وضع برنامج جديد لتركيب ما معدله 1.000 ميغاواط سنويا بين 2021 و2032 وفق آليات جديدة تعطي للمستثمرين الخواص الحق في اقتحام السوق الوطنية للكهرباء على المدى المتوسط والطويل، ووفق هذا البرنامج الذي انطلق في جزئه الخاص بسنة 2022 تحت مسمى (Solar 1.000) *، فإن للمنتجين المهتمين حق استغلال التجهيزات على مدار 25 عاما بينما تتولى الدولة ممثلة بشريكها الحصري المؤسسة الوطنية للكهرباء والغاز بشراء الكهرباء المنتجة والتي يتم إدماجها في الشبكة الوطنية.

جدول رقم (4.3): الطاقة المتجددة في الجزائر وهدف 22 جيغا واط بحلول 2030.

التقنية	الطاقة الشمسية	الرياح	الكتلة الحية	الحرارة الجوفية
هدف الانتاج 2030	15.575 ميغاواط	5.010 ميغاواط	1.000 ميغاواط	200 ميغاواط
22.000 ميغاواط				

المصدر: Africa Oil & Power, Algeria special report, 2020, P: 10

¹Bassam Fettouh, Rahmatallah Poudineh, Rob West, **The rise of Renewables and Energy Transition: What Adaptation Strategy Exists for Oil Companies and Oil-exporting Countries?** Energy Transition, Springer, 2019, PP: 45-58.

² لقرع بن علي، الانتقال نحو الطاقات المتجددة في الجزائر (ضرورة للأمن الطاقوي ورهانات جيوسياسية)، مجلة شؤون الشرق الأوسط، عدد 160، ص ص: 77-96.

* البرنامج تم إطلاقه رسميا بتاريخ: 23 ديسمبر 2021 من طرف وزارة الانتقال الطاقوي والطاقات المتجددة.

نلاحظ أن البرنامج الوطني للانتقال الطاقوي يحمل في طياته توجهها واضحا نحو إدماج الشركاء الخواص المحليين والدوليين الذين يتمتعون بالخبرة والتقنية اللازمة لإنجاز البرنامج بكل كفاءة وفعالية، وتبرز الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كأهم الآليات وأكثرها ملائمة لتنفيذ البرنامج لتحقيق التنوع الطاقوي المنشود واستغلال الإمكانيات المتاحة من مصادر متجددة تزرخ بها الجزائر بما يسمح لها بتبوء مكانة دولية في مصف الدول المنتجة والمصدرة للطاقة خاصة في ظل التحولات الجيوسياسية الدولية والإقليمية المتصاعدة والتي تتخذ قطاع الطاقة وقودا لها.

المطلب الثاني: الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) كمفتاح للتحويل الطاقوي في الجزائر.

يحتاج الانتقال الطاقوي نحو الطاقات المتجددة والنظيفة وضمن أكبر قدر من الإستدامة إلى المزج بين جهود وإمكانيات القطاعين العام والخاص، وهنا تبرز آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كأحد أهم الآليات لتعزيز هذا التعاون ودعمه لتحقيق الأهداف المنشودة في هذا المجال¹، ويكتسي قطاع الطاقة بعض الخصائص التقنية والتي تستدعي إشراك القطاع الخاص في جهود تطويره ونذكر منها:

- التطور الكبير والمتسارع في التقنيات والتكنولوجيات المستخدمة في القطاع تتطلب خبرة القطاع الخاص وإمكاناته التقنية وروح المبادرة التي يتمتع بها مقارنة بمؤسسات القطاع العام؛
- الحاجة لموارد إضافية لتمويل برامج التحويل الطاقوي ضمن سياسة استثمارية فعالة قائمة على الكفاءة والفعالية تمتد على فترة طويلة نسبيا؛
- نقل نسبة معتبرة من مخاطر الاستثمار إلى الشريك الخاص؛
- تنفيذ إصلاحات هيكلية وعميقة في بنية قطاع الطاقة مع إدماج مزيد من الشركاء ذوي الخبرة والتجربة.

أولا: واقع الطاقات المتجددة في الجزائر.

يواجه قطاع الطاقة في الجزائر تحديات كبيرة وعلى رأسها تزايد الطلب الداخلي على الطاقة وتراجع الإنتاج المحلي وارتفاع تكاليفه إضافة إلى نضوب الاحتياطي الوطني من النفط والغاز كما تتفاقم هذه التحديات تحت ضغوط الأوضاع الإقليمية والدولية والتذبذب الكبير في أسواق الطاقة، ولمواجهة هذه التحديات فإن اللجوء إلى الطاقات المتجددة أصبح حلا مثاليا للجزائر لتلبية الطلب الداخلي المتزايد وينطوي على حلول اقتصادية وبيئية وتفتح باب التنوع الاقتصادي واسعا وتبوء الجزائر مكانة متقدمة في صف الدول المصدرة للطاقة النظيفة. ويتطلب دعم الطاقات المتجددة في الجزائر

¹ Giovanna Andrea Pinilla-De La Cruz, Rodrigo Rabetino, Jussi Kantola, **Unveiling the shades of partnerships for the energy transition and sustainable development: Connecting public-private partnerships and emerging hybrid schemes**, Sustainable Development, John Wiley & Sons, Ltd., vol. 30, N°5, 2021, PP: 1370-1386.

جهودا متزايدة على جميع المستويات المالية والتقنية والقانونية والمؤسسية مع التركيز على البنية التحتية الضرورية لتوليد ونقل وتخويل وتوزيع الكهرباء¹.

جدول رقم (4.4): إمكانيات وكفاءة مصادر الطاقة المتجدد في الجزائر.

المناطق	الساحلية	الهضاب العليا	الصحراء
النسبة (%)	4	10	86
معدل الإشراق الشمسية (ساعة/سنويا)	1650	3000	3500
معدل الطاقة المستقبلية (KWH/M ² /YEAR)	1700	1900	2650
معدل طاقة الرياح القابلة للتحويل (TWH / YEAR)	1	4.5	31.5
كمية المياه الجوفية (M3 / YEAR)	/	0,12 مليار	0,88 مليار

المصدر: P: 2 Ahmed Idda et al, Op.cit.,

تمتلك الجزائر إمكانيات هامة في مجال الطاقات المتجددة يوضحها الجدول (4.4) خاصة الشمسية منها وتحظى بإشراق شمسية على معظم الأقاليم خلال أيام السنة، وتتراوح معدلاتها ما بين 1650 ساعة من الإشراق الشمسية في السنة على المناطق الساحلية إلى ما يفوق 3500 ساعة سنويا في الصحراء الكبرى التي تعطي قدرات إنتاجية تتراوح بين 1700 كيلواط ساعي/متر مربع/سنة شمالا وتتخطى معدل 2600 كيلواط ساعي/متر مربع/سنة في مناطق الصحراء الكبرى التي تكون بذلك أول مناطق العالم كفاءة في إنتاج الطاقة الشمسية، كما تتوفر الجزائر على مصادر أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها خاصة الرياح والمياه الجوفية²، غير أن مساهمة الطاقات المتجددة في إنتاج الكهرباء في الجزائر لا يزال ضعيفا ولا يتعدى نسبة 1%، 84% من هذه الأخيرة مصدرها الطاقة الشمسية، 15% من الطاقة المائية و1% مصدرها الرياح وهذا بحسب تقديرات الوكالة الدولية للطاقة للعام 2020.

ويبقى سوق الطاقات المتجددة في الجزائر دون الطموحات وتعرضه مشاكل تنظيمية وتقنية وتكنولوجية تستوجب رفعها للدفع بالقطاع نحو تحقيق مزيد من النتائج التي تتيحها إمكانيات البلد المحلية، ويفصل الجدول رقم (4.5) الموالي محطات إنتاج الطاقة انطلاقا من مصادر متجددة موزعة على أربع مواقع في الجنوب الكبير، يبلغ حجم إنتاجها حوالي 390 ميغاواط حسب إحصائيات سنة 2020، وتعتمد هذا المحطات على الطاقة الشمسية في إنتاجها بالنظر إلى الإمكانيات الهائلة التي تتوفر عليها الجزائر مع الإشارة أن محطة حاسي الرمل تستخدم كلا من الطاقة الشمسية والغاز الطبيعي في نشاطها إضافة إلى حقل كابران بولاية أدرار الذي يستخدم طاقة الرياح في توليد الطاقة.

¹ جوليا تيرابون-فاف وسيبيل راكيل إرسوي، التحول المستدام لأنظمة الطاقة في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (دراسة مقارنة)، فريدريش إيبيرت، مارس 2022، ص: 20.

² Ahmed Idda, Said Bentouba, Mohamed Hassen Sellami, **Energy Transition in Algeria's Desert: Current State and Future Perspectives**, Renewable & Sustainable Energy International Journal (RSEJ), Vol.1, No.1, 2018, PP: 19-31.

جدول رقم (4. 5): مشاريع الطاقة المتجددة في الجزائر حيز الخدمة.

الموقع	كابرتان-أدرار	حاسي الرمل	غرداية	بير ربحا ورقلة	برنامج SKTM
السنة	2014	2011	2014	2018	2018
قدرة الانتاج	10,2 (ميغاواط)	25 (ميغاواط)	1,1 (ميغاواط)	10 (ميغاواط)	343 (ميغاواط)
التقنية	الرياح	طاقة شمسية / غاز	طاقة شمسية / ألواح شمسية	طاقة شمسية / ألواح شمسية	طاقة شمسية / ألواح شمسية

المصدر: CEREFÉ, Transition Energétique en Algérie, 2020, P: 47

إن تفعيل برنامج الانتقال الطاقوي في الجزائر والذي جاء بيانه سابقا يهدف إلى بلوغ سقف إنتاج 22 جيغاواط من الكهرباء النظيفة، وتحقيق نسبة نمو 40% ومعدل 27% من الإنتاج الوطني آفاق 2030 بحيث يخصص 10 جيغاواط للتصدير، وهذا ما يتطلب سياسة استثمارية فعالة ورسد ما قيمته 86,55 مليار يورو (ما يعادل 115 مليار دولار أمريكي)¹، كما يتطلب أيضا توفير البنية التحتية القاعدية ودعم الهياكل التقنية اللازمة لتنمية الطاقات المتجددة في الجزائر كشرط أساسي لتحقيق الانتقال الطاقوي، وتخفيض الارتباط بالنفط والغاز والذي لعب دورا سلبيا وثبط الانتقال الطاقوي في الجزائر وعرف مؤخرا كبيرا مقارنة بالمستوى الدولي المحقق خاصة مع تراجع الأسعار في الأسواق العالمية في السنوات الأخيرة وضغوطات جائحة كوفيد-19 والتي عجلت بإعادة بعث سياسة الانتقال الطاقوي وإحلال الطاقات المتجددة خاصة الشمسية منها مكان النفط والغاز كمصدر بديل، كما يتطلع القطاع الفلاحي للاستفادة من هذه الخطة ودعمه في سبيل تطوير أنظمة الري واستغلال المياه عبر إنشاء وحدات صغيرة ومتوسطة لإنتاج الطاقة الكهربائية الشمسية لتحقيق نهضة حقيقية للقطاع الذي يعاني من غياب الطاقة وتكاليفها العالية خاصة في الجنوب الكبير الذي أصبح يشكل قطبا زراعيا بامتياز، وتوفر مصادر كهرباء على أوسع نطاق وتكلفة منخفضة نكون قد أعطينا قطاع الفلاحة دعما هاما وأسسنا مزيدا من الدعم لأمننا الغذائي الذي لا يزال هاجسا للحكومات المتعاقبة. من الأهداف المسطرة كذلك ضمن برنامج الانتقال الطاقوي وضع برنامج لترشيد الاستهلاك المحلي للطاقة عبر كافة القطاعات (الصناعة، النقل، البناء والسكن) مع التأكيد على إدماج تكنولوجيا الطاقات المتجددة ضمن برامج التجهيز المختلفة، وفي هذا الإطار تم رصد أكثر من 900 مليار دينار جزائري (ما يعادل حوالي 6 مليار يورو) لدعم برنامج الفاعلية الطاقوية في السنوات القادمة².

تعرض برنامج الانتقال الطاقوي في الجزائر عقبات فنية وتقنية وأخرى تتعلق بالجانب التنظيمي وهيكل الاقتصاد المحلي، ولمواجهة هذه العقبات فإنه لا بد من اعتماد بعض الحلول كخطوة أولية تمكن من رفع كفاءة البرنامج الوطني، ويمكن تلخيص أهم هذه الحلول في النقاط التالية:

¹ Sibel Raquel Ersoy, Julia Terrapon-Pfaff, Sustainable Transformation of Algeria Energy System, Friedrich Ebert Stiftung, May 2021, P: 20.

² Ibid, P: 25.

- تدعيم المؤسسات والهياكل التنظيمية ومراجعة اللوائح التنظيمية المسيرة للقطاع والمتعلقة بتمويل مشاريع الطاقة المتجددة والعمل على إرساء بيئة جذابة للعمل والاستثمار.
- تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في هذا المجال خاصة ما يتعلق بإنتاج المعدات والتجهيزات التقنية ذات التكنولوجيا العالية، حيث يؤكد تقرير الوكالة الدولية للطاقة (IEA) الصادر عام 2020 حاجة دول العالم إلى استثمارات ضخمة بين 1-3 تريليون دولار كمعدل سنوي في العشرة القادمة لدعم قطاع الطاقة يخصص الجزء الأعظم منه للطاقات المتجددة¹؛
- دعم البحث والتطوير في مجال الطاقات المتجددة مع التركيز على التقنيات الأكثر كفاءة خاصة الألواح الشمسية كمحور أساسي للطاقة المتجددة في الجزائر بالنظر إلى ما تزخر به من مقومات؛
- دعم الشراكة مع الدول والشركات الدولية الرائدة لنقل التكنولوجيا الحديثة على غرار الاتفاق المبرم عام 2020 بين المغرب وألمانيا (German-Moroccan Hydrogen Alliance).

إن تحليل النقاط السابقة تعطي إشارات واضحة على صعوبة بناء نموذج جزائري فعال وإحلال الطاقات المتجددة محل الطاقات التقليدية من نפט وغاز، ولتحقيق ذلك وجب تضافر الجهود وتعاون مختلف مكونات قطاعات النشاط المختلفة العامة والخاصة، وهنا تبرز أهمية إشراك القطاع الخاص في هذا التحول والانتقال الطاقوي الذي يحمل أبعادا تنموية وإستراتيجية معتبرة، بالنظر لأهمية قطاع الطاقة في تحقيق التنمية المستدامة من جهة، ومحدودية القطاع العام التقنية والمالية التي لا تسمح بالوصول إلى الطموحات والأهداف المسطرة من جهة أخرى، وسوف نناقش في المحور الثاني من هذا البحث آليات تفعيل الشراكة بين القطاع العام والخاص لدعم الطاقات المتجددة في الجزائر كأحد الحلول التقنية والبدايل المطروحة لإنجاح خطة الانتقال الطاقوي في الجزائر بناء على المزايا المالية (رصد الموارد اللازمة) الاقتصادية (الكفاءة والفعالية) والتقنية (توفير التكنولوجيا الحديثة).

ثانيا: دور الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) في توفير الطاقة.

من الوهلة الأولى يبدو جليا أن تنمية وتنويع مصادر الطاقة محليا وتطوير التكنولوجيا المستعملة في هذه البرامج تواجه صعوبات وتحديات كبيرة وعلى رأسها مشاكل التمويل والكفاءة والتحكم في التقنيات الحديثة، هذه الميزات يمكن توفيرها والوصول إليها عبر إدماج الشريك الخاص صاحب رأس المال والتكنولوجيا والفعالية، نشير أيضا في هذا السياق أن نجاح خطة الانتقال الطاقوي في الجزائر لا بد وأن يكون لها انعكاسات إيجابية على كل المجالات التقنية والصناعية والاقتصادية والاجتماعية في خطوة إستراتيجية لمواكبة التحولات الدولية في مجال الطاقة والتي يلعب فيها القطاع الخاص دورا محوريا، سيما في مجال إنتاج الكهرباء وتوفير البنية التحتية الضرورية لتوفير الطاقة النظيفة على أوسع نطاق ممكن بما يشكل دعما حقيقيا لسياسة التنمية المستدامة والحفاظ على البيئة.

¹ The Oxford Institute for Energy Studies, **The Energy Transition: Key Challenges for Incumbent New Players in the Global Energy System**, September 2021, P: 12.

وتعد الشراكة بين القطاع العام والخاص (PPPs) إحدى الآليات الأكثر انتشارا لتمويل البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية عبر العالم، والتي تسمح للحكومات باستقطاب رأس المال الخاص لدعم مشاريع الخدمة العمومية لمعالجة شح الموارد وتخفيف الضغط على الموازنة العامة، كما تساهم (PPPs) في تحقيق نسبة من الفعالية والنجاعة والاستفادة من خبرة الشريك الخاص الفنية والتقنية والإدارية عند تسيير وإدارة هذا النوع من الخدمات. وتشكل الطاقة أحد أهم هذه القطاعات على الإطلاق بالنظر لدورها كعصب حيوي للنشاط الاقتصادي والحياة الاجتماعية، وتمثل خدماته قاعدة هامة لدعم الحياة المدنية الحديثة.

من المعلوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) تنطوي على آثارا إيجابية وفوائد جمة تساهم في تطوير البنية التحتية وتنفيذ مختلف المشاريع العمومية، ويأتي هذا الجزء من الدراسة ليسلط الضوء على دور الشراكات مع القطاع الخاص في دعم الطاقات المتجددة بصفة عامة، مع التركيز على الحالة الجزائرية في محاولة لدراسة أحسن الآليات وأمثلها لتحقيق انتقال طاقي سلس وفعال يمهد لإرساء منظومة طاقيّة تستجيب لتطلعات البلاد في هذا المجال، ونذكر هنا أن الجزائر كانت قد وقعت على اتفاقية باريس لمحاربة التغير المناخي عام 2015 ووضعت البرنامج الوطني لتطوير الطاقات المتجددة والفعالية الطاقيّة على امتداد 15 سنة حتى 2030، ويتمحور هذا البرنامج حول ثلاثة أهداف رئيسية وهي:

- تحقيق الانتقال الطاقي؛
- والفعالية الطاقيّة؛
- ترشيد استهلاك الطاقة.

إن محاربة آثار التغير المناخي في إطار مخطط شامل للتنمية المستدامة وصولا لهدف إنتاج 27% من الكهرباء انطلاقا من الطاقات المتجددة آفاق 2030¹، غير أنه وبحسب تقرير الوكالة الدولية للطاقة للعام 2021 فإن الجزائر تواجه صعوبات لتحقيق أهدافها المسطرة وتقع في المركز 79 عالميا من بين 115 بلدا في مجال الطاقات المتجددة متخلفة عن دول الجوار كالمغرب (المرتبة 53) وتونس (المرتبة 66 عالميا).

شكل رقم (4. 10): الشراكة (PPPs) وأهداف الانتقال الطاقي.



المصدر: من إعداد الباحث.

¹ Mohammed Bouznit, **Energy transition, Economic growth and Environmental sustainability in Algeria**, Les cahiersdes CREAD, Vol.38, N°03, 2022, PP: 261-282.

يمثل الشكل (4. 10) السابق مخططاً لأهم المزايا التي تقدمها الشراكات مع القطاع الخاص في مجال الطاقة وإنتاج الكهرباء ضمن المساعي الدولية والمحلية الرامية لتحقيق طفرة نوعية في إنتاج واستهلاك الطاقة، وتتعدد وتنوع هذه المزايا بين ما تعتبر مالية وأخرى تقنية وحتى البيئية والاجتماعية، ونحاول التفصيل في هذه المزايا كما يلي:

○ ينظر إلى التعاون بين القطاعين العام والخاص في كونه يمثل أحد أشكال التمويل المبتكرة لحشد وتنوع مصادر التمويل في قطاع يتطلب أموالاً باهظة تعجز الدول والحكومات على توفيرها، كما يعد قطاع الطاقة الأكثر جاذبية واستقطاباً لرأس المال الخاص الباحث عن العائد المرتفع والمستقر على أطول فترة ممكنة، هذه الميزات يوفرها قطاع الطاقة للشريك الخاص من خلال عقود مباشرة مع الحكومات تضمن له بيع الكميات المنتجة بأسعار معقولة على فترات طويلة الأجل بما يضمن له استقراراً في المداخيل تغطي استثماراته، وهنا تنشأ علاقة بين القطاعين العام والخاص قوامها الربح والفائدة المشتركة؛

○ من بين أهم الأهداف التي نسعى لتحقيقها من خلال الشراكة مع القطاع الخاص اكتساب التكنولوجيا الحديثة والتقنيات والطرائق التي توصلت إليها الشركات الخاصة في هذا الجانب، هذه الأخيرة تبقى سبابة للإبتكار والإبداع وقادرة على مواكبة التقدم الحاصل على الصعيد العالمي ما يؤهل نظامنا الطاقوي للمنافسة الدولية وأخذ مكانة رائدة تمكن من تنوع مصادر الطاقة وزيادة المردودية والوصول لدرجات مقبولة من الكفاءة والفعالية التي تضمنها التقنيات الحديثة والتي يتم تطويرها عبر الجهود والأبحاث العلمية المقدمة غالباً من طرف مؤسسات القطاع الخاص، كما ننبه للتعاون القائم عادة بين الشركات الخاصة ومراكز البحث والجامعات لتطوير الفعالية الطاقوية والآليات التقنية والتمويلية والإدارية في مجال الطاقة¹، وهنا تأتي الشراكة (PPPs) وتعطينا فرصاً للحصول على التكنولوجيا والتقنية المطلوبة عبر شركائنا الجدد؛

○ يمكن للشراكة بين القطاعين العام والخاص تعزيز الأمن الطاقوي للبلد من خلال تنوع مصادر الطاقة وإيجاد البدائل الفعالة للمصادر الأحفورية التقليدية الناضبة والتي تتميز بعدم استقرار أسعارها في السوق الدولية مما يشكل تهديداً للاقتصاد الوطني ومصادر دخله، من جهة أخرى زيادة مشاريع الشراكة تعني زيادة فرص الوصول إلى الطاقة وبأقل التكاليف خاصة بالمناطق الصحراوية والجنوب الكبير وفي ذلك مساهمة نوعية في دعم التنمية المحلية وجذب مزيد من الاستثمارات وتحسين في مستوى المعيشة؛

○ تساهم آلية الشراكة (PPPs) في الرفع من كفاءة المشاريع وتحسين مردوديتها وتأمين الموارد المرصودة والمستثمرة في مشاريع الطاقة، ويمكن تلمس هذه الآثار من خلال تخفيض آجال الإنجاز وتقليل التكاليف أو على الأقل تكاليف

¹ Henry C Foley et al, **The greater Philadelphia innovation cluster for energy-efficient buildings : A new model for public-private partnerships**, Research-Technology Management, 2011, Vol. 54, N° 6, PP: 42–48.

الهيئات العامة، دعم الابتكار والبحث والتطوير، تحسين جودة الخدمات ووضع استراتيجية تساعد على ترشيد الاستهلاك وتثمين الموارد¹.

ثالثا: الشراكة مع القطاع الخاص لدعم مشاريع الطاقة المتجددة في الجزائر.

زادت مساعي التحول نحو الطاقات المتجددة في العقدين الأخيرين بوتيرة متسارعة عبر العالم وهي تشكل اليوم 20% من إجمالي استهلاك الطاقة العالمي كما تساهم مصادر الطاقة المتجددة بنحو 25% من إنتاج الكهرباء عالميا حسب ما ورد في تقرير الأمم المتحدة لأهداف التنمية المستدامة لعام 2021 على أمل الوصول لمعدل 30% مطلع العام 2035، أما على الصعيد الوطني فتبقى هذه النسبة ضعيفة مقارنة بما يسجله العالم اليوم لتسجل آخر التقارير نسبة 1% فقط من إجمالي الإنتاج الوطني للطاقة مصدره الطاقات المتجددة وتحتل مراتب متأخرة مقارنة بدول الجوار (المغرب 19%، تونس 3,7%، مصر 9%²)، وبهذا تحافظ السياسة الطاقوية في الجزائر على المصادر التقليدية من النفط والغاز مستفيدة من وفرتها النسبية وسعرها المنخفض، غير أن هذا المنحى قد عرف تغيرا جذريا في السنوات الأخيرة بالتوجه نحو مصادر الطاقة النظيفة خاصة الطاقة الشمسية لإنتاج 40% من الكهرباء بحلول 2030، حيث خصص لهذا البرنامج ما يزيد عن 120 مليار دولار أمريكي وصولا لهدف 22.000 ميغاواط توجه منها 10.000 ميغاواط للتصدير. وتأتي الطاقات المتجددة في الوقت الراهن ضمن أولويات السياسة الاقتصادية والطاقوية المتبعة من قبل السلطات الوطنية، وهذا ما يستوجب تنمية الصناعة ذات الصلة والقائمة أساسا على التقنيات الحديثة والتكنولوجيا التي تتطلب دعم مناهج البحث والتطوير التي تساهم في توفير الطاقة الموثوقة والنظيفة وبأسعار تنافسية من خلال: البحث والتطوير، زيادة تنافسية المؤسسات المحلية ودعم الطاقات المتجددة على أوسع نطاق.

والجدير بالذكر في هذا الباب هو المساهمة الفعالة من طرف القطاع الخاص في الجهود الدولية للانتقال الطاقوي نحو الطاقات المتجددة والنظيفة وفق آليات مختلفة ولعل أبرز هذه الآليات هي الشراكة بين القطاع العام والخاص (PPPs)³، وتطورت هذه الآلية كما رأينا سابقا في قطاعات عدة ويأتي على رأسها قطاع الطاقة وبالخصوص إنتاج الكهرباء من مصادر الطاقة المتجددة والذي يشكل جوهر برامج الانتقال الطاقوي التي تعقد عليه الجزائر آمالا كبيرة لإحداث نقلة نوعية في اقتصادها وإحداث القطيعة مع الاقتصاد الريعي، وتقليل اعتمادها على مصادر الطاقة الأحفورية التي تتسارع وثيرة نضوبها وتراجع قدرات إنتاجها بما يعد تهديدا لاستقرار مداخيلنا بالعملة الصعبة، وعليه يطرح الانتقال الطاقوي في الجزائر حلولا بديلة من خلال التوجه لإنتاج وتصدير الكهرباء.

¹ Frédéric Bougrain, **Energy performance and public private partnership**, Built Environment Project and Asset Management, Vol. 2 Issue 1, 2012, PP: 41 – 55.

² IRENA, **Renewable Energy Statistics 2021**, PP: 90-91.

³ Avri Eitan et al, **Community-private sector partnerships in renewable energy**, Renewable and Sustainable Energy Reviews 105, 2019, PP: 95-104

يرى خبراء الطاقة أن تدخل الدولة عبر الشركات العمومية في قطاع الطاقة وإنتاج الكهرباء في الجزائر يضمن دورها الرقابي والتوجيهي ويدعم الأمن الطاقوي للبلد، كما أن دعم الشركات العمومية والرفع من تنافسيتها لمواكبة التحولات العميقة في سوق الطاقة باعتباره العمود الفقري للاقتصاد الوطني يعد أولوية وهدفا دائما للجزائر، غير أن تحقيق هذا الهدف يستوجب إشراك القطاع الخاص الوطني والأجنبي للرفع من كفاءة شركائنا الوطنية الناشطة في مجال الطاقة والمكلفة بتنفيذ السياسة الطاقوية وبرنامج الانتقال الطاقوي والتأسيس لعقيدة طاقوية جديدة للبلد عمادها الطاقات المتجددة وهذا راجع بالأساس إلى:

- أهمية البرنامج الذي يمس أهم قطاع اقتصادي في الجزائر ما يتطلب إشراك مختلف الوحدات والفاعلين وتعبئة كل الإمكانيات المتاحة لإنجاح الإستراتيجية الوطنية لتنمية الطاقات المتجددة؛
- حاجة القطاع إلى إصلاحات جوهرية وعميقة تمس هيكل الإنتاج والاستهلاك وإحلال مصادر الطاقة المتجددة محل المصادر الأحفورية من نפט وغاز، كل ذلك يتطلب توسيع القاعدة الصناعية ومشاركة شركاء جدد؛
- التكلفة العالية لبرنامج الانتقال الطاقوي في الجزائر المقدر بـ: 120 مليار دولار أمريكي وللتخفيف منها فإن الشريك الخاص يوفر حتما مصادر تمويل إضافية ويتحمل جزءا معتبرا من المخاطر ويخفف عجز الموازنة العامة، وتشير التقديرات إلى مساهمة الشركاء الخواص المحليين والأجانب بأكثر من 50% من تكلفة البرنامج¹؛
- الاستثمار في الرغبة الكبيرة من بعض الشركاء خاصة الأوربيين لتنفيذ مشاريع عملاقة لإنتاج الكهرباء في الصحراء الجزائرية واتخاذها قاعدة خلفية لتحقيق الأمن الطاقوي لبلدان الضفة الشمالية للبحر المتوسط²، والتي يرون فيها بديلا حقيقيا لتبعيتهم الطاقوية لبعض الدول خاصة روسيا في ظل التحولات الجيوسياسية الأخيرة؛
- عدم كفاءة الشركات الوطنية الفاعلة في ميدان الطاقة ومحدودية إمكانياتها المادية والتقنية لتحقيق الانتقال السلس والسريع نحو الطاقات المتجددة مما يجعل اللجوء إلى خبرة القطاع الخاص الوطني والأجنبي أكثر من ضرورة.

رابعا: تامين الطاقة الشمسية كبديل استراتيجي للنفط والغاز.

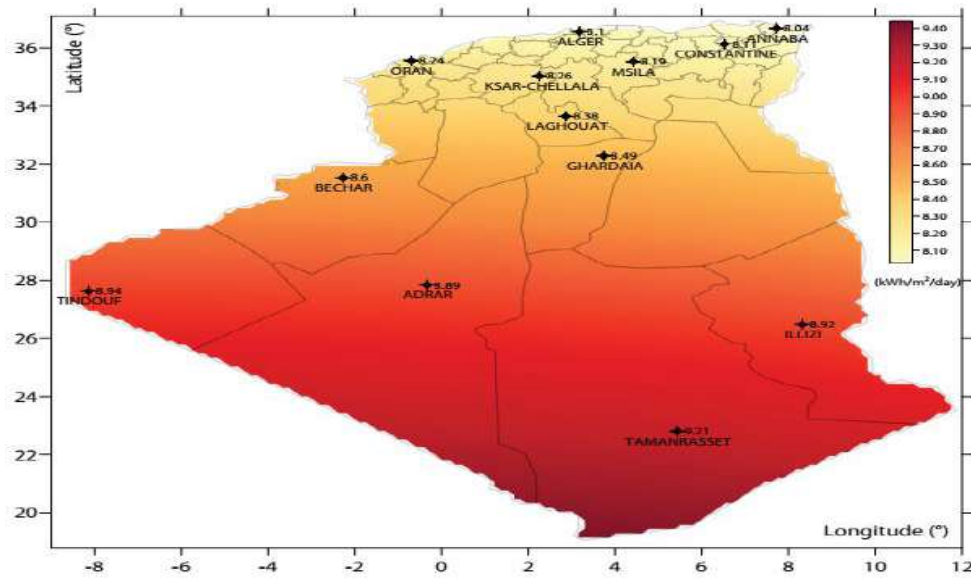
يأتي التحول الطاقوي في الجزائر ليضع الطاقات المتجددة هدفا استراتيجيا وألوية وطنية آفاق 2030، هذه الخطة سوف تسمح لا محالة بتنويع مصادر الطاقة محليا والحفاظ على ثرواتنا الناضبة إضافة إلى المزايا البيئية ودورها في محاربة التغير المناخي وظاهرة الاحتباس الحراري. والجزائر باعتبارها أكبر البلدان الإفريقية والعربية وبلدان حوض البحر المتوسط

¹ Kamel Abdeladim et al, **Renewable Energies In Algeria, Current Situation And Perspectives**, Centre de Développement des Energies Renouvelables, CDER, 29 th European Photovoltaic Solar Energy Conference and Exhibition, 2018, PP: 4119-4124.

² Jekaterina Grigorjeva, **Starting A New Chapter In Eu-Algeria Energy Relations, A Proposal For A Targeted Cooperation**, Jaque Delors Institut, Berlin, 2016.

وما تتمتع به من تنوع جغرافي وامتداد طبيعي يزخر بمصادر هامة من الطاقات المتجددة على اختلافها، الشمسية، الرياح، الجوفية، المائية والعضوية، ولعل أهم هذه المصادر على الإطلاق هي الطاقة الشمسية، وتأتي الصحراء الجزائرية بمساحتها الشاسعة التي تغطي أكثر من 80% المساحة الإجمالية للبلد، في الريادة عالميا من حيث موارد الطاقة الشمسية بمعدل يفوق 2.500 ساعة/سنويا كإشراقه ضوئية ما يمثل 3.000 كيلو واط ساعي لكل متر مربع سنويا¹، وتشير التقديرات أن الجزائر بإمكانها إنتاج 170 تيراواط/ساعة، أي حوالي خمسة آلاف مرة الاستهلاك الوطني من الكهرباء².

شكل رقم (4. 11): خريطة الإشعاع الشمسي في الجزائر (الوحدة كيلوواط/م²).



المصدر: CDER, Algerian Renewable Energy Ressources Atlas, 1stedition, 2019. P: 6

وتقيس لنا الخريطة الموضحة في الشكل رقم (4. 11) قيمة الإشعاع الشمسي ومقدار الاستقطاب الضوئي في مختلف مناطق الوطن والتي تزيد كلما اتجهنا جنوبا مع زيادة تركيز اللون الأحمر، أين تفوق 9 واط ساعي/م² كمعدل يومي، بما يعادل قرابة 3.500 كيلوواط ساعي/م² سنويا (وهي معدلات مرتفعة نسبيا تجعل من الجزائر قطبا واعدة لمصادر الطاقة الشمسية) بما يضمن النجاعة والكفاءة للاستثمارات في إنتاج الكهرباء ويعطي الجزائر مزايا لا مثيل لها ويزيده قوة موقعها الجغرافي القريب من مراكز الإستهلاك خاصة القارة الأوروبية، وكلها عوامل تساعد على تحويل الجزائر لقطب طاقوي حديث اعتمادا على الطاقة الشمسية يساهم في دعم الأمن الطاقي المحلي والإقليمي ويكون مصدرا دائما وبديلا للمصادر الأحفورية الناضبة من نفط وغاز.

¹ Nouredine Yassaa et al, Algerian Renewable Energy Ressources Atlas, CDER , 1st edition, 2019.

² Imane Boukhatem, The challenges of the energy transition in fossil-fuel exporting countries, Friedrich-Ebert-Stiftung FES, June 2022.

خامسا: معوقات تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في قطاع الطاقة.

لا شك أن أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص تعترضه بعض المعوقات التي تحول دون نجاحه خاصة في الدول التي يتميز اقتصادها بعدم النضج والمرونة ومنها الجزائر، فالبنية الاقتصادية والهيكلة العام وفعالية القطاع الخاص والتركيبية الاجتماعية وتطور النظام المالي والإداري كلها عوامل مؤثرة على تطبيق النموذج، إضافة إلى بعض العراقيل المتصلة بقطاع الطاقة في الجزائر القائم أساسا على المصادر الأحفورية من النفط والغاز الطبيعي، حيث لعبت الوفرة النسبية لهذه المصادر وأسعارها المتدنية خاصة الغاز الطبيعي دورا هاما في تثبيط الجهود لتنويع مصادرنا من الطاقة، وفيما يلي ملخصا لأهم هذه المعوقات:

- ضعف القطاع الخاص وافتقاره للإمكانيات المالية والتقنية التي يتطلبها قطاع الطاقة المتجددة ذو الكفاءة التكنولوجية العالية، وكذا غياب الثقافة والحس المقاوالاتي لدى المستثمر المحلي وبجته عن الربح دون مخاطر؛
- ضبابية مناخ الأعمال المحلي وضعف جاذبيته للاستثمار ما يعتبر عائقا في وجه القطاع الخاص المحلي والأجنبي على حد سواء؛
- الفراغ القانوني الذي ينظم هذا النوع من العقود والأعمال والتي تستوجب تداركه بوضع مختلف القوانين والتنظيمات المتعلقة به لدعم الشفافية وتشجيع الاستثمار عبر هذه الآلية، فرغم صدور بعض القوانين الأساسية الهادفة لتحرير قطاع الطاقة أمام المنافسة والاستثمار الخاص والأجنبي إلا أن الحلقة لم تكتمل بما يلزم من تفعيل النصوص التطبيقية ذات الصلة وعلى رأسها القانون 02-01 المؤرخ في 5 فيفري 2002 المتعلق الكهرباء والغاز وتوزيعهما عبر القنوات؛
- ضعف النسيج الصناعي في مجال الطاقات المتجددة والشركات المناولة الضرورية لخلق نظام صناعي متكامل يلي متطلبات الإنتاج والتوزيع والصيانة في السوق المحلية؛
- غياب إستراتيجية واضحة للشركات الكبرى لتحقيق هذا المسعى وعلى رأسها شركتي سوناطراك وسونلغاز المملوكة للدولة لتطوير القطاع بالنظر للاختصاص التقني ومواردها المالية المعتمدة؛
- تراجع السلطات في أكثر من مناسبة عن تفعيل الشراكة مع خبراء وشركات عالمية خاصة الألمانية منها ما يعطل تجسيد مشاريع ضخمة ونقل التقنية الحديثة والسبب غياب الإرادة السياسية لتجسيد هذا المسعى ونذكر هنا تأجيل مشروع الشراكة الجزائري الألماني Dizer-Tech؛
- وفرة مصادر الطاقة المنافسة خاصة الغاز الطبيعي وبأسعار مدعمة ما يجعل الدولة لا تستعجل الانتقال لمصادر بديلة، غير أن ذلك يشكل خطئا إستراتيجيا يتوجب تداركه حفاظا على ثروة الأجيال القادمة وحمايتها من الإستنزاف.

المطلب الثالث: تفعيل الشراكة (PPPs) في قطاع الطاقة محليا على ضوء بعض التجارب الدولية.

يستمد نموذج الشراكة أهميته في قطاع الطاقة من أهمية ومكانة القطاع في البنية الاقتصادية الوطنية، وفي هذا الجزء من الدراسة نحاول تفعيل نموذج الشراكة هذا لتطوير قطاع الطاقة وتأهيله بما يسمح له مواكبة التحولات الجذرية التي يشهدها القطاع، فقطاع الطاقة كان شهد نقلة كبيرة نحو المصادر الأحفورية بداية من القرن 17م خاصة الفحم والتي مهدت للثورة الصناعية، هذا النقلة سرعان ما تعززت مع اكتشاف النفط والغاز نهاية القرن 19م وأعطت النشاط الاقتصادي دفعا قويا، واليوم ها هو العالم يتحضر نحو نقلة نوعية من مصادر الطاقة التقليدية نحو مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة، حيث يشير تقرير الوكالة الدولية للطاقة (IEA) لسنة 2021 أن نسبة مساهمة الطاقات المتجددة في توليد الكهرباء بلغت 29% كمعدل عالمي خلال 2021/2020 لتوفر أكثر من 8.300 تيراواط/ساعي وتحقق أكبر معدل نمو سنوي منذ 1970، وشهد العالم ويشهد نماذج رائدة في إرساء أنظمة الطاقة الحديثة القائمة على مصادر نظيفة ومتجددة تتماشى وأهداف الألفية وتوطد جهود مكافحة الاحتباس الحراري، وسيكون مطلبنا هذا بوابة لتقديم أهم التجارب الدولية في تحقيق الانتقال الطاقوي بمشاركة القطاع الخاص عبر أشكال التعاون خاصة الشراكات الثنائية ما بين القطاعين العام والخاص.

إن تعقبنا على هذه التجارب لم يكن عرضيا فحسب وإنما نسعى من خلاله استلهام الدروس والعبر لدعم الجهود الجزائرية ومسعاها الرامي لتحقيق انتقال طاقوي والاستثمار في الطاقات المتجددة والاستفادة من مصادرها المتنوعة محليا خاصة الطاقة الشمسية منها، وفي هذا تبرز تجارب رائدة يمكن الإحتذاء بها لرسم إستراتيجية محلية واضحة لتطوير قطاع الطاقة المتجددة وترشيد استغلال إمكاناتنا الطاقوية، ومن بين التجارب البارزة التجربة الصينية التي تعرف تطورا سريعا تضاهي ما حققه العالم مجتمعا في استغلال الطاقة المتجددة، كما ننوه بالنتائج التي حققتها البرازيل ودول أخرى كتركيا، قاريا نجد تجارب مشجعة في دول جنوب الصحراء الإفريقية إلى جانب دولة جنوب إفريقيا التي حققت نتائج جيدة في الميدان، أما على الصعيد العربي فتبرز المغرب كأحد الدول الرائدة إلى جانب دول أخرى، وهنا نحاول تقديم أهم هذه التجارب واستعراض النجاحات المحققة بمعية القطاع الخاص عبر آلية الشراكة (PPPs).

أولا: التجربة الصينية.

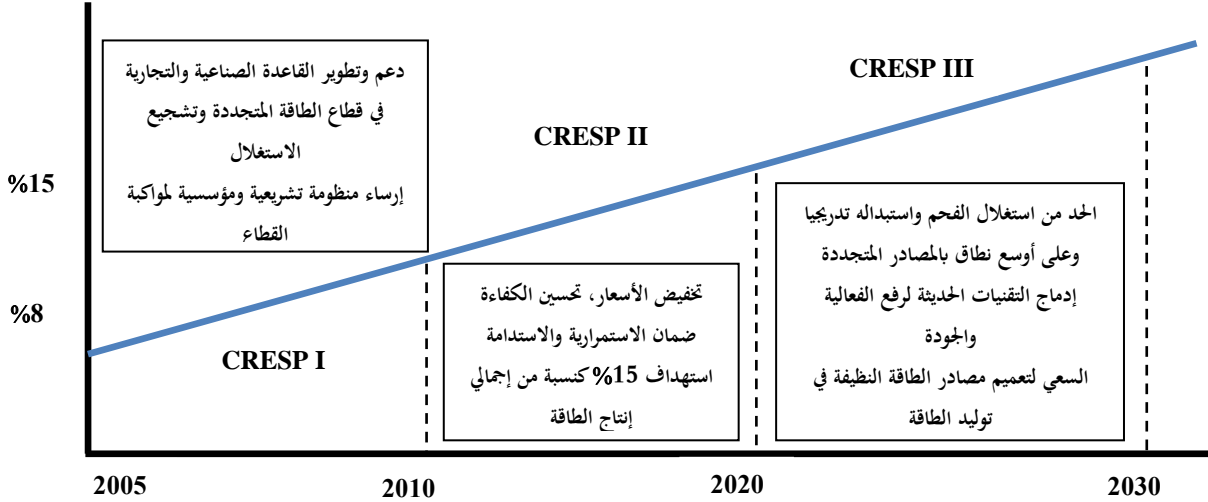
إن أهم نقطة تدفعنا لاختيار التجربة الصينية هي التركيز الكبير على الطاقة الشمسية في السنوات الأخيرة، مستفيدة من تراجع أسعار أنظمة وتجهيزات الألواح الشمسية مع تزايد فعاليتها نتيجة التطور التقني الذي شهده ما أعطى الفرصة أمام الحكومة الصينية لتشجيعها¹، ضمن جهود الصين للتقليل من تبعيتها للفحم وفي ذلك عبرة للجزائر التي

¹ Ch. de Gouvello et al., **Renewable Energy Development in China: A 40-Year China-World Bank Partnership.** The World Bank, Washington DC, 2021, P: 5.

تحاول أيضا تنويع مصادر طاقتها والتقليل من الاعتماد على النفط والغاز واستغلال إمكاناتها الضخمة من مصادر الطاقة المتجددة سيما الطاقة الشمسية.

قبل الخوض في التجربة الصينية نذكر أن قطاع الطاقة في الصين عرف تحولا جذريا من الاعتماد على المصادر التقليدية وخصوصا الفحم الحجري إلى تعزيز مصادر الطاقة المتجددة بداية الألفية الثالثة في خطة وطنية شاملة للتكيف مع متطلبات النشاط الاقتصادي والتنمية المستدامة والحد من الأضرار البيئية ودرجات التلوث العالية التي تسجلها الصين، وتشير الدراسات أن برنامج الانتقال الطاقوي في الصين سوف يبلغ 122 تريليون يوان حتى 2060 لبناء قاعدة طاقوية جديدة قائمة على المصادر النظيفة والمتجددة¹. إلى ذلك الوقت؛ وفي مطلع سنة 2000 تم إطلاق المرحلة الأولى من برنامج دعم الطاقات المتجددة (CRESP)*، هذا البرنامج تم تعزيزه من خلال إصدار القانون الخاص بالطاقات المتجددة عام 2006 ليشكل قاعدة متينة لتطوير قطاع الطاقة المتجددة والصناعة ذات الصلة، ومع حلول سنة 2017 أصبح البرنامج الصيني لتطوير الطاقات المتجددة الأكبر على المستوى العالمي ليتجاوز سقف 132,6 مليار دولار أمريكي من الاستثمارات، وهنا شهدت الصين توسعا كبيرا في إنتاج الطاقة الكهربائية انطلاقا من الرياح والطاقة الشمسية. قبل ذلك، وفي سنة 2010 دخل البرنامج الصيني مرحلته الثانية التي ركزت بالدرجة الأولى على تحسين الكفاءة والفعالية مع تخفيض تكلفة الإنتاج ضمانا للاستدامة والاستمرارية، وقد اعتمدت الصين خطة طويلة الأمد للقضاء على مصادر الطاقة الأحفورية (خاصة الفحم) آفاق 2060، ويمكن قراءة خطة الانتقال الطاقوي الصينية، أبعادها وورزنامتها الزمنية من خلال الشكل الموالي.

شكل رقم (4. 12): أهداف ورزنامة التحول الطاقوي لجمهورية الصين الشعبية.



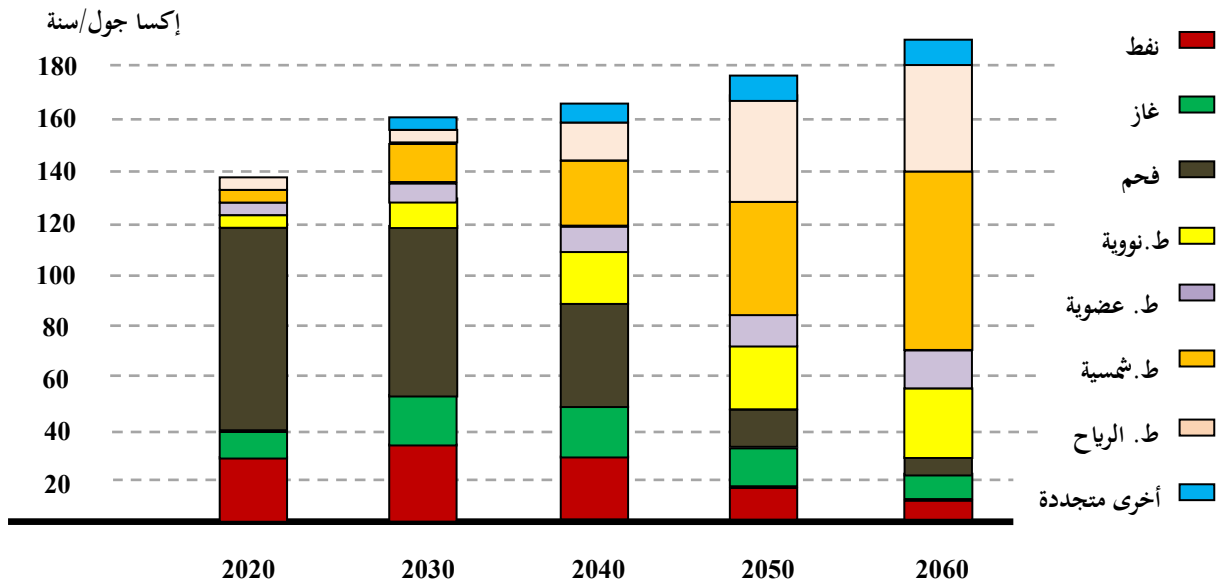
المصدر: World Bank, Renewable Energy Development in China, A 40-Year China-World Bank Partnership, 2021, P: 18.

¹ Fuquan Zhao, Fanlong Bai, Xinglong Liu, Zongwei Liu, A Review on Renewable Energy Transition under China's Carbon Neutrality Target, Sustainability, Vol. 14, 15006, 2022, PP: 1-28.

* CRESP: The China Renewable Energy Scale-up Program.

في مرحلتها الثالثة ركزت خطة الانتقال الطاقوي في الصين على تفعيل الشراكة مع مختلف الفاعلين في الميدان ودعم الاستثمار وخلق سوق تنافسية وتشجيع البحث والتطوير خاصة فيما تعلق بتقنيات الألواح الشمسية والتي عرفت نقلة نوعية بداية 2014 وانعكس ذلك على الأسعار وتكاليف الإنتاج. إن تطور الصناعة المتصلة بالطاقات المتجددة سيما الشمسية منها كان له أثرا مباشرا على النوعية والأسعار وسمح بانتشار كبير لها محليا ودوليا، ومع نهاية سنة 2018 بلغت نسبة الطاقة المتجددة 12,5% من إجمالي الإستهلاك الأولي للطاقة في الصين بعدما كانت تمثل 4% فقط سنة 1980 و6,5% سنة 2005، كما تم تسجيل زيادة في مصادر الطاقة المضافة حديثا من المصادر المتجددة غير الطاقة المائية بـ: 377 جيغاواط وتشكل إنتاجا قدره 650 تيراواط/ساعي ما يمثل 90 ضعفا لما كانت عليه سنة 2005¹، كما أصبحت مصادر الطاقة المتجددة تشكل نسبة عالية في العديد الأقاليم وتعرف الخطة توسعا كبيرا وجهودا متزايدة للوصول إلى مصادر الطاقة النظيفة وتقليل الاعتماد على المصادر الأحفورية التقليدية وعلى رأسها الفحم الحجري كأحد أولويات البرنامج الصيني للانتقال الطاقوي.

شكل رقم (4. 13): هيكل برنامج الانتقال الطاقوي الصيني 2020-2060.



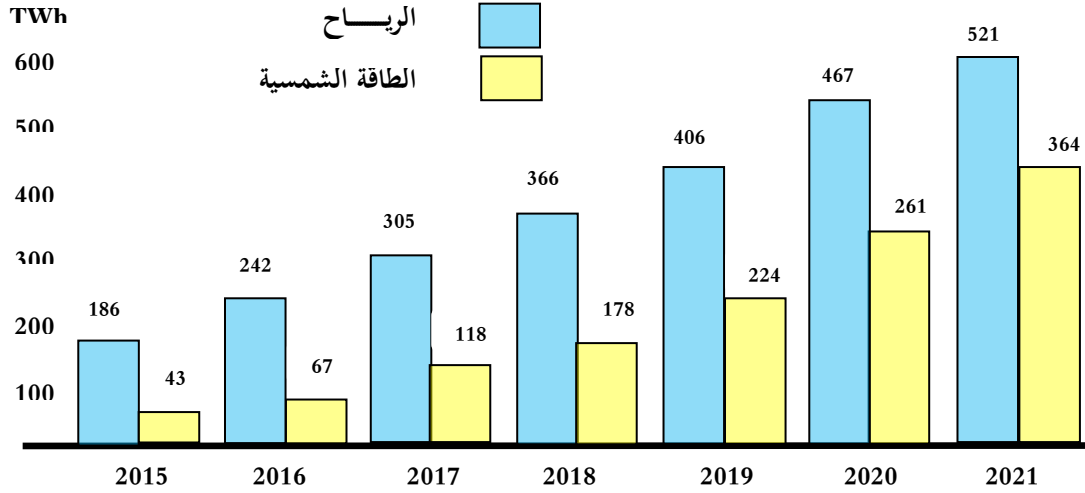
المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على Shell Analysis & IEA data

ويظهر الشكل (4. 13) توقعات بتعديلات جوهرية على هيكل إنتاج الطاقة ومصادرها في جمهورية الصين الشعبية خلال الأربعة عقود القادمة وحتى مطلع 2060، أين سيشهد سوق الطاقة الصيني تحولا جذريا من مصادر الطاقة الأحفورية التقليدية إلى المصادر المتجددة والنظيفة، إذ من المتوقع أن تشكل الطاقة الشمسية والرياح ما يفوق 60% من مصادر الطاقة آفاق 2060، في المقابل تشير التوقعات إلى تراجع مساهمة المصادر التقليدية الأحفورية من حوالي 80% سنة 2020 إلى أقل من 20% سنة 2060. وتعكس هذه التوقعات وثيرة إنتاج الكهرباء في الصين من

¹ Ch. de Gouvello et al, Op.cit.; P: 21.

مصادر متجددة خاصة الطاقة الشمسية والرياح، حيث نلاحظ من الشكل (4. 14) الموالي تطور الإنتاج الصيني للكهرباء من هذين المصدرين حوالي أربع مرات ليبلغ 885 تيراواط/ساعي سنة 2021 بعدما سجل 230 تيراواط/ساعي سنة 2015.

شكل رقم (4. 14): تطور إنتاج الكهرباء الصينية من الرياح والطاقة الشمسية (تيراواط/ساعي).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على China Electricity Council, January 2022

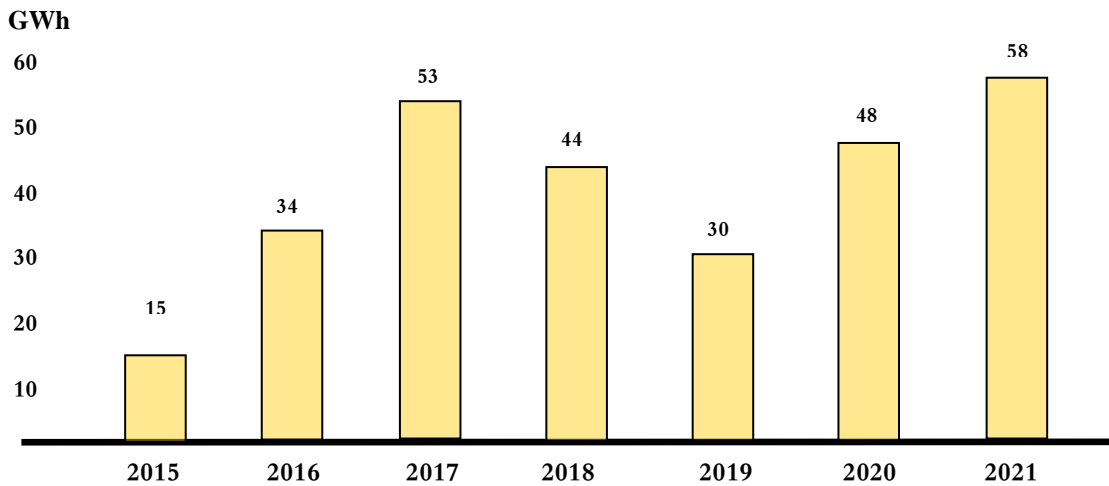
1. مساعي الصين لدعم الطاقة الشمسية: نظريا يعتبر الصين بلدا غنيا بمصادر الطاقة الشمسية حيث أن 3/2 من المساحة الإجمالية للصين تتعدى فيها مستويات الإشراق الشمسية 5.000 ميغا جول في المتر المربع الواحد، وهي تتوزع بنسب متفاوتة بين الأقاليم الشاسعة للبلد بين 2 كيلواط/ساعي/المتر المربع/اليوم في الأقاليم الشرقية والساحلية بما يمثل حوالي 800 كيلواط ساعي/م² سنويا وتتعدى في بعض الأقاليم 9 كيلواط/ساعي/المتر المربع/اليوم في الجهة الجنوبية الغربية للصين¹، أي ما يعادل قرابة 3.500 كيلواط ساعي/م² سنويا وهو الرقم المسجل في الجزائر والذي سبق الإشارة إليه في المطلب السابق، ما يعطي إمكانية التوسع في إنتاج الطاقة الكهربائية من مصادر الطاقة الشمسية خاصة عبر تقنية الألواح الشمسية، خصوصا مع انخفاض تكلفتها في السنوات الأخيرة والتقدم التقني والتكنولوجي المسجل في السوق الصيني.

وتجدر الإشارة إلى أن التقدم التكنولوجي الكبير الذي تعرفه الشركات الصينية يعتبر عاملا هاما في دعم سياسة الانتقال الطاقوي في الصين من حيث التحكم في التقنية وتخفيض التكاليف والرفع من كفاءة وتنافسية المشاريع، مع تسجيل انتشار كبير للشركات المتخصصة في الألواح الشمسية والتقنيات المرتبطة بها، وتسعى الصين لدعم الابتكار وتطوير تقنيات استغلال الطاقة الشمسية وتخفيض تكاليفها بما يخدم برنامجها الطموح لتخفيف تبعيتها الخارجية لمصادر الطاقة وتخفيض فاتورة الإستيراد إلى جانب البحث عن تخفيف الأضرار البيئية التي تسببها المصادر الأحفورية في أكبر بلد استهلاكاً للطاقة.

¹ Fuquan Zhao et al, Op.cit., 2022, PP: 1-28.

تعد تقنية الألواح الشمسية أكثر المصادر نمواً وتطوراً في الصين وتشكل مصدراً رئيسياً لتوليد الطاقة، ففي العام 2021 ساهمت الطاقة الشمسية في إنتاج 325,9 جيجاواط أي ما يعادل 4% من إجمالي إنتاج الصين من الطاقة، وسجلت معدل نمو سنوي قدره 25,1% مقارنة بسنة 2020¹، وتوسعى جمهورية الصين للوصول إلى ما قيمته 6.100 تيراواط/ساعي من الطاقة الشمسية آفاق 2060 أي قرابة 20 ضعفاً ما تم إنتاجه عام 2021، هذه الأرقام تعطينا فكرة واضحة عن مكانة الطاقة الشمسية ضمن خطة التحول الطاقوي في الصين إذ من المرجح أن تكون الطاقة الشمسية أولى المصادر بالنظر لتطور التقنيات المستعملة وارتفاع كفاءتها مع الإنخفاض الكبير في التكاليف والأعباء ذات الصلة. وشهدت الصين في سبع سنوات بين 2015-2021 زيادة صافية في إنتاج الطاقة الشمسية بلغ 282 جيجاواط بمعدل سنوي قدره 40 جيجاواط/سنة أي حوالي ضعف البرنامج الجزائري للانتقال الطاقوي المحدد بـ 22 جيجاواط آفاق 2030، وشهدت سنة 2021 أكبر زيادة صافية بقيمة 58 جيجاواط بعد تراجع سنة 2019، ويمكن قراءة هذه النسب من خلال معطيات الشكل رقم (4. 15) الموالي.

شكل رقم (4. 15): الزيادة السنوية في قدرات الإنتاج الصيني من الطاقة الشمسية (جيجاواط).



المصدر: China Electricity Council, Op.cit.

ولبلوغ هذه الأهداف يتوجب على الصين البحث عن آليات فعالة تمكنها من حشد موارد إضافية وتجهيز مشاريع على أوسع نطاق، وهنا يأتي اعتماد الصين بشكل مباشر على القطاع الخاص كإستراتيجية مستقبلية لتحقيق هذه الأهداف ومواكبة التحولات الدولية لتأمين ودعم سياسة الانتقال الطاقوي نحو المصادر النظيفة والتقليل من الآثار البيئية والإيكولوجية التي خلفها قطاع الطاقة الصيني، حيث يعتمد بنسبة كبيرة على المصادر التقليدية خاصة الفحم الذي تزيد أضراره البيئية والصحية.

¹ https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202201/t20220118_1826644.html (accessed on 17 December 2022).

2. تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لدعم الطاقة المتجددة في الصين.

إن ضخامة البرنامج الصيني المسطر لتحقيق نقلة نوعية في هيكل الطاقة يستدعي توفير مزيد من الجهود في كل المناحي وإشراك جميع الأطراف والفاعلين في السوق الطاقوي وعلى رأسهم القطاع الخاص لإنجاح الخطة، وتشير استطلاعات الوكالة الدولية للطاقة (IEA) أن الصين بحاجة لزيادة استثماراتها إلى 900 مليار دولار أمريكي حتى 2030 والعمل على الوصول إلى 1,2 تريليون دولار مع مطلع 2060 في سبيل تحقيق الأهداف المسطرة¹.

جدول رقم (4. 6): إنتاج الطاقة في الصين بين 2010-2021 عبر آلية الشراكة (PPPs).

السنوات	قيمة الاستثمارات السنوية (مليار \$)	تراكم الاستثمار (مليار \$)
2010	0,421	/
2011	2,636	3,057
2012	3,102	6,159
2013	3,689	9,848
2014	1,608	11,456
2015	3,187	14,643
2016	3,435	18,078
2017	2,902	20,98
2018	0,252	21,232
2019	0,102	21,334
2020	0,838	22,172
2021	0,264	22,436

المصدر: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/china>

وتشير الإحصائيات الرسمية لمجموعة البنك الدولي أن عدد المشاريع المنجزة في إطار الشراكة (PPPs) في قطاع الطاقة الصيني قد ناهز 500 مشروع بقيمة إجمالية تجاوزت 60 مليار دولار أمريكي في العقود الثلاثة الماضية²، وفي ذلك تأكيد على التوجهات صوب التحول الطاقوي في الصين والتي تركز أساساً على مشاريع إنتاج الكهرباء انطلاقاً من المصادر المتجددة خاصة الطاقة الشمسية، وفي سبيل ذلك عمدت الحكومة الصينية لتوظيف مختلف الآليات الممكنة وجندت مختلف الفاعلين العموميين والخواص ولجأت لإبرام شراكات مع متعاملين خواص لتنفيذ برنامجها وكان لآلية الشراكة (PPPs) نصيب معتبر من هذه العقود، والجدول (4. 6) يوضح مساهمة آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في تجسيد مشاريع إنتاج الكهرباء من الطاقات المتجددة بين عامي 2010 و2021، وتعود هذه

¹ Shell International, **Achieving a carbon-neutral energy system in China by 2060**, Shell scenarios, 2022, P: 39.

² <https://ppi.worldbank.org/en/visualization#sector=Electricity&status=&ppi=&investment=®ion=&ida=&income=&ppp=&mdb=&year=&excel=false&map=CN&header=true> (تاريخ المشاهدة: 13 جانفي 2023، 20 سا و 25 د)

المعطيات إلى الأرقام الرسمية التي يقدمها البنك الدولي فيما يخص تطبيقات آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) لإنتاج الكهرباء من مصادر متجددة في الصين، حيث تشير إلى تجاوز استثمارات القطاع لتطوير الطاقات المتجددة في الصين بصيغة الشراكة (PPPs) عتبة 22 مليار دولار أمريكي خلال العشر سنوات الماضية بمتوسط سنوي يفوق 2 مليار دولار، غير أن هذا الرقم يبقى ضئيلا مقارنة بإجمالي الإستثمارات التي يستقطبها قطاع الطاقات المتجددة في الصين خاصة الاستثمارات العمومية، وفي ذلك ربما تأكيد على ضعف مساهمة آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) في دعم الطاقات المتجددة سيما الشمسية منها في الصين، كما يمكننا ملاحظة تذبذبا في حجم تطور هذه الاستثمارات صعودا ونزولا مع تعاقب السنوات، وشهدت سنوات 2013 و2016 و2015 أحسن هذه الأرقام بما يفوق 3 مليار دولار أمريكي سنويا. إن هذه الثورة لا تتطلب مصادر التمويل وحسب وإنما تقتضي الإستعانة بخبرة القطاع الخاص وكفاءته العالية في استعمال وتطوير التقنيات والتكنولوجيا الحديثة في مجال الطاقة دعما لجهود القطاع العام، ومن أبرز الصيغ التي تتبعها الصين في هذا الشأن آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs).

ثانيا: التجربة المغربية.

حقق المغرب إنجازات مهمة وقطع أشواطا كبيرة في إنتاج الطاقة انطلاقا من مصادر متجددة خاصة الطاقة الشمسية واستقطب استثمارات دولية هامة في هذا المجال من خلال تفعيل آلية الشراكة بين القطاع الحكومي والشركاء الأجانب، وتزخر المغرب على غرار الجزائر بإمكانات كبيرة تتمثل أساسا في الموقع الجغرافي الذي يعطيه إشراق شمسية يقدر معدلها بـ: 3.000 كيلو واط ساعي لكل متر مربع سنويا¹، لتصبح الطاقة الشمسية أهم مصادر الطاقة في المغرب وتساهم في تحقيق الأمن الطاقوي الداخلي وتخفيف التبعية الطاقوية. وتعود أول التجارب المغربية في إطار الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) في استغلال الطاقة الشمسية إلى العام 1997 وفق عقود الـ BOT والتي أسست لأحد أهم برامج الطاقة المتجددة في العالم²، وتتوالى بعدها الجهود والتجارب المغربية لتطوير إنتاج الطاقة من مصادر متجددة عبر إقامة شراكات مع متعاملين أجانب وتنفيذ مشاريع إستراتيجية تؤسس لسياسة الأمن الطاقوي في المغرب والتي تعتبر من أنجح هذه التجارب على الصعيدين الإقليمي والدولي.

1. الاستراتيجية المغربية لتطوير الطاقات المتجددة.

في سبيل تحقيق برنامجها الطموح، تبنت المغرب عام 2009 ما يسمى بالاستراتيجية الوطنية للطاقة (NES) مستهدفة تطوير الطاقات المتجددة كما تبنت قانونا خاصا عام 2014 ينظم الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وسطرت برنامجا طموحا لتطوير مشاريع الطاقة المتجددة الموسوم (Noor) يمكن تلخيص أهدافه فيما يلي:

¹ Adam, J, **Moroccois Building a Giant Thermo-solar Farm in the Sahara Desert**, World Economic Forum. 2018.

² Samuel Amo Awuku et al, **Promoting the Solar Industry in Ghana through Effective Public-Private Partnership (PPP): Some Lessons from South Africa and Morocco**, Energies, Vol. 15, N° 17, 2022, PP: 1-16.

- انتاج 02 جيغاواط من الكهرباء اعتمادا على طاقة الرياح بحلول عام 2020.
 - انتاج 02 جيغاواط من الكهرباء اعتمادا على الطاقة الشمسية بحلول عام 2020.
 - انتاج 02 جيغاواط من الكهرباء اعتمادا على الطاقة المائية بحلول عام 2020.
- ولتحقيق هذه الأهداف تم إنشاء عدة هيئات تسهر على تطبيق ومرافقة هذه البرامج ومنها:
- الوكالة الملكية للطاقة الشمسية.
 - الشركة الملكية للاستثمار الطاقوي (تستهدف إبرام عقود شراكة مع المستثمرين الخواص والأجانب).
 - المعهد الملكي للبحث في الطاقة الشمسية والطاقات المتجددة.

هذه السياسة أعطت ثمارها، حيث أصبحت المغرب منذ عام 2012 سادس دولة استقطابا للاستثمار الدولي في الطاقات المتجددة، وفي الفترة 2012-2014 جمعت ما قيمته ستة مليارات دولار عبر آلية الشراكة مع القطاع الخاص الأجنبي وهو ما يمثل 5.6% من الاستثمار العالمي¹. وفي عام 2020 استقطب المغرب 800 مليون دولار أمريكي كاستثمار في الطاقة الشمسية في إطار الشراكة بين القطاع الملكي المغربي والشركاء الخواص الأجانب وفق ما جاء به تقرير صندوق النقد الدولي لسنة 2020².

الجدول رقم (4. 7) الموالي يوضح استقطاب المغرب لـ: 22 مشروعا خلال الفترة 1990-2020 بإجمالي استثمار قدره 16.755 مليار دولار وفق آلية الشراكة بين القطاع العام والخاص، أما خلال السنوات الخمس الأخيرة (2015-2020) فقد تم تجسيد 08 مشاريع بقيمة 3.446 مليار دولار أمريكي في حين كان نصيب الجزائر 5 مشاريع بقيمة 2.492 مليار دولار أمريكي وكلها مشاريع تعود لفترة ما قبل 2012، هذه الأرقام تدل على عزم المغرب التحول لقطب طاقي إقليمي بارز بهدف التخلص من تبعيته الخارجية وتصدير الفائض عبر الأراضي الإسبانية نحو أوروبا في خطوة نحو التموقع ضمن خارطة الدولية للطاقة مستقبلا.

جدول رقم (4. 7): الشراكة بين القطاع العام والخاص في توليد الكهرباء (مقارنة بين الجزائر والمغرب).

البلد	عدد المشاريع	قيمة الاستثمارات (مليار دولار أمريكي)
الجزائر	05 مشاريع	2.492 مليار دولار أمريكي
المغرب	22 مشروع	16.755 مليار دولار أمريكي

¹ Ernesto Somma, Alessandro Rubino, **Public Private Participation in energy infrastructure in Middle East & North African countries: The role of institutions for renewable energy sources diffusions**, International Journal of Energy Economics & Policy, Vol. 3, 2016, PP: 621-629.

² The World Bank Group, **Private Participation in Infrastructure (PPI)**, 2020 annual report, P: 13.

المصدر: من عداد الباحث اعتمادا على ppi.visualization databases

هذه المقارنة بين الجزائر والمغرب تعطينا نظرة واضحة حول الاختلاف بين إستراتيجية الاستثمار المعتمدة في مجال الطاقة وخاصة إنتاج الكهرباء في البلدين، حيث اعتمدت الجزائر على شركة سونلغاز العامة في تطوير هيكل الإنتاج المحلي، فيما توجهت المغرب إلى تشجيع الشراكة مع القطاع الخاص والأجنبي، وساعدها في ذلك الفراغ الذي تركته الجزائر التي كان بإمكانها تصدر المشهد العالمي في إنتاج الكهرباء عن طريق استغلال إمكاناتها من الطاقة الشمسية ذات المردودية العالية والتكاليف المنخفضة والتحول إلى أكبر مصدر للطاقة الكهربائية في العالم، وعلى النقيض من هذه الآمال والفرص الضائعة، تشكلت ضغوطا كبيرة على الدولة لتمويل مشاريع إنتاج الكهرباء مع زيادة الطلب المحلي واتساع النطاق الجغرافي ومتطلبات التنمية وكبدت الخزينة العمومية مليارات الدولارات، من جانب آخر كان لسياسة غلق الباب أمام الاستثمار الأجنبي واستمرار احتكار السوق من طرف شركة سونلغاز الوطنية تأثيرا سلبيا كبيرا على التكنولوجيا المستخدمة الذي حال دون مواكبة التقدم العلمي العالمي في هذا المجال. أما على الصعيد الدولي فتبقى الجزائر بعيدة كل البعد، حيث قدرت نسبة اعتماد الطاقات المتجددة في إنتاج الكهرباء 62% كمعدل عالمي في الخمس سنوات الأخيرة¹. وتبرز التجربة المغربية في تطوير الطاقات المتجددة سيما الشمسية منها من خلال مشاريع كبرى ذات بعد إستراتيجي تم تنفيذها عن طريق آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs)، والجزء الموالي يسלט الضوء على أهم المشاريع الجسدة في المملكة المغربية لتطوير إنتاج الكهرباء من مصادر متجددة وفق عقود الشراكة.

2. مشروع محطة ورزازات للطاقة الشمسية (OSPS).

يتربع على مساحة إجمالية قدرها 2.500 هكتار الواقعة في صحراء دراع تافيلالت ويحتوي على أكبر محطة للطاقة الشمسية المركزة في العالم (CSP) بقدرة إنتاج تفوق 580 ميغاواط تغطي حاجة ما يفوق مليون عائلة مغربية من الطاقة النظيفة، تم تنفيذ المشروع وفق صيغة (PPPs) ويتضمن العقد التخطيط، التمويل، البناء تشغيل وصيانة المحطة لمدة 25 عاما وقد تم تمويل المشروع بمبلغ يفوق ثلاث (03) مليار دولار أمريكي موزع بين مختلف مراحل المشروع ويتقاسمه عدة شركاء محليين وأجانب². وكانت الحكومة المغربية قد وقعت عقد شراكة بصيغة البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) سنة 2012 لتنفيذ المرحلة الأولى من المشروع بقيمة 850 مليون دولار أمريكي، ضمت شركة المشروع كلا من الشركة السعودية الدولية للمياه والطاقة (ACWA) بمساهمة 75% والوكالة المغربية للطاقة الشمسية ممثلة للحكومة المغربية (MASEN) بـ 25% من المشروع، وقد نجحت الحكومة المغربية في الحصول على ضمانات من البنك الدولي لإعادة الإعمار والتنمية (IBRD) بقيمة 200 مليون دولار أمريكي لتمويل المشروع عن طريق فرض ميسر قدمه مجموعة من

¹ The World Bank Group, Private Participation in Infrastructure (PPI), Ibid, P: 17.

² Komal Hassamal, Mohamed Alaoui (AFDB), NDC implementation in Morocco through green investments by private sector 2021, PP: 24-25.

المساهمين بقيمة 634 مليون دولار أمريكي وهم (IBRD , EIB, AfDB, KfW/BMZ, Clean Technology) (Fund)¹.

وبهذا نجحت المغرب في تجسيد أحد أهم المشاريع وأكثرها نجاحا على الصعيدين الإقليمي والعالمي ليكون مفخرة ومثالا عن فعالية الشراكة (PPPs) في تجسيد مشاريع الطاقة الشمسية يقتدى به في الجزائر وسائر الدول لتطوير قطاع الطاقة، كما يتضمن البرنامج المغربي لتطوير الطاقة الشمسية مشاريع أخرى لا تقل أهمية يتم تسليمها وفق رزنامة محددة قبل 2030 منها:

- محطة عين بني مطهر (ABM) بطاقة إنتاجية 470 ميغاواط؛
- مشروع سبخة طه بطاقة 500 ميغاواط؛
- مشروع الواد بطاقة 500 ميغاواط كذلك إضافة إلى مشاريع أخرى.

ثالثا: تجربة جنوب إفريقيا.

بعد خروج جنوب إفريقيا من نظام الأبارتايد وجهت مساعيها نحو البناء الاقتصادي والقضاء على الفوارق الاجتماعية وتحقيق نوع من العدالة، وفي هذا الصدد أولت قطاع الطاقة مكانة هامة في برنامجها هذا إيمانا منها بدوره الأساسي في عملية البناء لجنوب إفريقيا جديدة، في عام 2011 تبنت جنوب إفريقيا برنامجا لإدماج منتجين للطاقة من مصادر متجددة خارج القطاع العام (REIPPPP)*، وبهذا تم فتح قطاع إنتاج الطاقة للمنافسة واعتماد منتجين خواص وكسر احتكار الممثل العمومي الحصري (ESKOM) الذي يسيطر على 95% من إنتاج الكهرباء في البلد فيما تعود الـ 5% الباقية لمنتجين خواص. انطلق البرنامج بإسناد مشاريع لإنتاج 3,625 جيغاواط للشركاء الخواص على مدار خمس سنوات حتى 2016، ليتم توسيع البرنامج لـ: 14,725 جيغاواط أخرى بنهاية العام 2015، وفي سبتمبر 2016 أعلنت وزارة الطاقة أنه تم تسليم 102 مشروع بطاقة إنتاجية قدرها 6,376 جيغاواط بقيمة استثمارية فاقت 194 مليار راند محلي³، أي ما يعادل حوالي 12 مليار دولار أمريكي (1 راند= \$ 0,058) قيمة متوسط سعر صرف الراند مقابل الدولار لسنة 2022).

¹ Stefano Caselli, Guido Corbetta, And Veronica Vecchi, **Public Private Partnerships for Infrastructure and Business Development, Principles, Practices, and Perspectives**, 1st edition, PALGRAVE MACMILLAN, 2015, P: 162.

* REIPPPP, South Africa's Renewable Energy Independent Power Producer Procurement Programme.

³ Jonathan Klaaren, Simon Roberts, Imraan Valodia, **Competition Law and Economic Regulation: Addressing Market Power in Southern Africa**, Wits University Press, 2017, P: 193.

تعاقت الجهود والبرامج الرامية لدعم الطاقات المتجددة في جنوب إفريقيا حيث تم تبني خطة جديدة بحلول العام 2019 تتضمن رؤية 2030 لتطوير الطاقات المتجددة الموسومة بعنوان (SAREM) *، وتستهدف الخطة إضافة 14,4 جيجاواط من الرياح، و6,4 جيجاواط من الطاقة الشمسية (الألواح الشمسية) بين عامي 2020 و2030، كما يتضمن خطة عملية لتطوير الصناعة المحلية والتكنولوجيا ذات الصلة مع زيادة معدلات الإدماج فيها فوق 70%، وخلق قرابة 40.000 منصب شغل مباشر إضافة إلى المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي بما يفوق 420 مليار راند محلي (حوالي 25 مليار دولار أمريكي) والوصول لإنتاج 10% من الطاقة في البلد **، وتتواصل الجهود عبر تسطير برامج مستقبلية تولي اهتماما كبيرا لدعم الطاقات المتجددة في البلد على المديين المتوسط والطويل وتتمين ما تم تحقيقه من نتائج بمعية القطاع الخاص والمؤسسات الناشئة.

1. أهمية الطاقات المتجددة في البناء الطاقوي لجنوب إفريقيا.

تميز قطاع الطاقة في جنوب إفريقيا بتبعية كبيرة للفحم ولعقود متواصلة حيث يتم إنتاج ما يفوق 85% من الكهرباء، هذه الوضعية جعلت من البلد أكبر مصدر لغاز CO₂ في القارة الإفريقية بحوالي 435 مليون طن، أما من حيث الفاعلين في القطاع فتحترق الشركة الوطنية العمومية ESKOM الإنتاج والنقل وتوزيع الطاقة في جنوب إفريقيا ما شكل عائقا حقيقيا لدعم شبكة الإنتاج وزيادة الكفاءة، ولتجاوز هذه العقبات كان لا بد من تغيير إستراتيجية البلد في إنتاج الطاقة ليتقرر اعتماد برنامج وطني للإنتقال الطاقوي بداية الألفية الثالثة يقوم أساسا على دعم الطاقات المتجددة وفك الإرتباط مع سياسة احتكار السوق والإنتتاح على المنتجين الخواص المحليين والدوليين للمشاركة في توفير الطاقة ودعم الشبكة المحلية. في العام 2022 قدرت الطاقة الإنتاجية لمختلف المنشآت المشغلة بالفحم حوالي 38,8 جيجاواط ما يعادل 74% من إجمالي الطاقة الإسمية للبلد التي بلغت 52,6 جيجاواط ويعود تشغيل وإدارة هذه المحطات للشركة العمومية ESKOM.

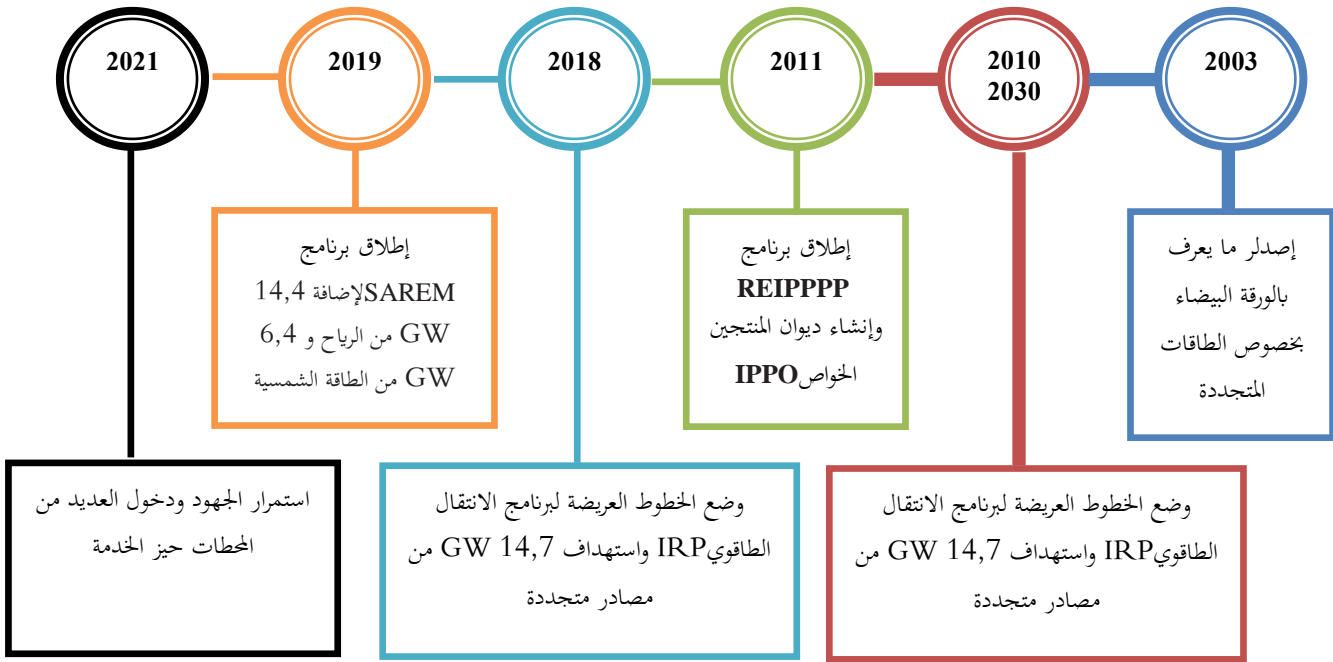
تبنّت جنوب إفريقيا خارطة طريق نحو اعتماد أكبر للطاقات المتجددة عام 2003 فيما يعرف بالورقة البيضاء للطاقة المتجددة، حيث أكدت على اعتماد الطاقة المتجددة كخيار توجه إليه كل الإمكانيات والجهود، وفي العام 2011 تم الإعلان والمصادقة عن خطة المصادر المدجة (Integrated Resource Plan-IRP) والتي تضمنت برنامج العمل خلال العقدین القادمين 2010-2030 لإنتاج 14,725 جيجاواط من الطاقة النظيفة على جانب الإبقاء على سقف 6,25 جيجاواط يتم إنتاجها من الفحم و3,726 جيجاواط أخرى من الغاز، وهنا نتبين الأولوية التي منحتها جنوب إفريقيا للمصادر النظيفة وعلى رأسها الطاقة الشمسية والرياح في هيكل إنتاج الطاقة المستقبلي بنسبة

* SAREM: South African Renewable Energy Masterplan.

** تم اعتماد متوسط سعر الراند الجنوب إفريقي مقابل الدولار الأمريكي لسنة 2022 والمقدر بـ 1 راند = 0,058 دولار.

تناهز الـ 60%¹، وحملت سنة 2011 حدثين هامين في مسيرة التحول الطاقوي في جنوب إفريقيا تمثلت الأولى في إطلاق مشروع إنتاج الطاقة من طرف متعاملين خواص (REIPPPP) وفتح الباب أمام المستثمرين الخواص للمساهمة في إنتاج الكهرباء ودعم الشبكة المحلية، أما الحدث الثاني فيتمثل في إنشاء ديوان المنتجين الخواص (IPPO) والذي يعد بمثابة منظم ومشرف على تدخل القطاع الخاص يضطلع بمهام تنسيقية ورقابية ويشجع المستثمرين الخواص على اقتحام سوق الطاقة من بوابة المصادر المتجددة وفق صيغة (IPPS) والتي تمثل جميع أشكال التعاون والشراكة بين المتعاملين الخواص والهيئات العامة لإنتاج الطاقة في جنوب إفريقيا، وكل ذلك يمكن تفصيله في الشكل (4. 16) الموالي.

شكل رقم (4. 16): البرامج المعتمدة لتطوير الطاقات المتجددة في جنوب إفريقيا.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على وزارة الطاقة الجنوب الإفريقية.

في العام 2019 تم تعديل البرنامج الأولي (REIPPPP) وإطلاق مسودة (SAREM) التي تضمنت رؤية 2030 في مجال الطاقات المتجددة مستهدفة إضافة 14,4 جيغاواط من طاقة الرياح و 6,4 جيغاواط من الألواح الشمسية ونحو 6 جيغاواط من مصادر أخرى متجددة آفاق 2030، وقد شكل هذا البرنامج دعما كبيرا للصناعة ذات الصلة بالطاقات المتجددة في جنوب إفريقيا وأعطت جرعة أنعشت سوق الطاقة وشجعت استغلال التكنولوجيا الحديثة في البلد لمواكبة هذا التحول وتوفير المعدات والتقنيات الضرورية عبر آلاف المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الناشطة في الميدان. ونشير في هذا الصدد أن هذه البرامج تتعدى نتائجها لتشمل مختلف الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في جنوب إفريقيا في خطة متعددة الأبعاد تتصل بمشكل إنتاج واستهلاك الطاقة ولنا أن تخيل حجم ونوعية الآثار التي يتركها

¹ Mandisa Mkhize, Jack Radmore, Green Cape, Large-Scale Renewable Energy, MIR report, 2022, P: 11.

على البنية الاقتصادية ونشاط الوحدات الإنتاجية والحياة اليومية للفرد وظروف المعيشة وسوق الشغل دون أن ننسى بطبيعة الحال تلك النتائج التي تتركها الطاقة النظيفة على البيئة والطبيعة.

2. الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لدعم الطاقات المتجددة في جنوب إفريقيا.

استفاد قطاع الطاقة في جنوب إفريقيا كثيرا من آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)، من خلال تبني مقاربة فريدة لتطوير ودعم الطاقات المتجددة أو ما أطلق عليه برنامج تنفيذ مشاريع الطاقة المتجددة من طرف المنتجين الخواص (REIPPPP)، والذي كان يستهدف جملة من الأهداف وهي: حشد مصادر تمويل إضافية؛ تنويع مصادر الطاقة في البلد؛ تطوير التقنية والتكنولوجيا والبنية التحتية المحلية في مجال الطاقة المتجددة؛ دعم الاقتصاد الوطني عبر تطوير الصناعات ذات الصلة؛ إحلال الطاقة النظيفة محل المصادر الأحفورية وتكريس الانتقال نحو الاقتصاد الأخضر المستدام¹، في هذا البرنامج اتخذت عقود الشراكة مع القطاع الخاص ما يعرف باسم (IPPs) وهي التسمية المختصرة لـ Independent Power Producer في إشارة إلى منتجي الطاقة الخواص، وتنظم هذه العقود العلاقة التعاونية بين هيئة حكومية عمومية والشريك الخاص ووزارة الطاقة في عقد ثلاثي الأطراف لتحقيق أهداف محددة تتمثل أساسا في ضمان تمويل الشبكة الوطنية بالطاقة بصفة دائمة ومنظمة، ويقدم الديوان المحلي لمنتجي الطاقة من القطاع الخاص (IPPO) في تقريره لسنة 2021 أرقاما مهمة تشير إلى مساهمة آلية الشراكة (IPPs) في حشد 209,7 مليار راند محلي حتى شهر جوان من سنة 2021 توزعت بين موارد محلية بنسبة 80% أما النسبة الباقية فكان مصدرها متعاملين أجنب، وقد سمحت هذه الاستثمارات في إطلاق مشاريع بطاقة إنتاج قدرها 6,422 جيغاواط من الكهرباء تركزت بالأساس على تقنيات الرياح بنسبة 52% والألواح الشمسية بنسبة 35%، هذه الأرقام والنسب يوضحها الجدول (4. 8) الموالي.

جدول رقم (4. 8): مساهمة الشراكة (PPPs) في إنتاج الكهرباء بجنوب إفريقيا حتى جوان 2021 (جيغاواط).

التكنولوجيا	مشاريع منقذة	مشاريع مسلمة	مشاريع مخططة
الرياح	3,357	2,513	11,160
الألواح الشمسية	2,292	2,212	8,225
الطاقة الشمسية المركزة CSP	0,600	0,500	1,200
مصادر أخرى متجددة	0,173	0,025	1,053
المجموع	6,422	5,250	21,638

المصدر: Mandisa Mkhize, Jack Radmore, Op.cit., P26

¹ Danielle Nel, **An Assessment Of Emerging Hybrid Public-Private Partnerships In The Energy Sector In South Africa**, International Journal of Economics and Finance Studies, Vol. 10, No 1, 2018, PP: 33-49.

لعبت الشراكة بين القطاعين العام والخاص في صيغتها المعتمدة بجنوب إفريقيا دورا بالغا في دعم جهود البلد في التحول نحو الطاقات النظيفة والتقليل من التبعية للمصادر الأحفورية (الفحم خاصة)، وتحصي الأرقام الرسمية لمجموعة البنك الدولي أرقاما هامة حول الشراكة بين القطاعين العام والخاص (IPPs) في جنوب إفريقيا حيث بلغت قيمة هذه الاستثمارات في الفترة الممتدة بين 2011 حتى 2021 ما يعادل 19,632 مليار دولار أمريكي في الطاقات المتجددة توزعت على 90 مشروع¹، من جهة أخرى أسهمت الشراكة في مرافقة الشركة الوطنية للكهرباء (ESKOM) لمواكبة التحولات التقنية والتكنولوجية في مجال الطاقات المتجددة وزيادة الكفاءة والفعالية في قطاع الطاقة إضافة لما توفره من موارد يتطلبها برنامج الانتقال الطاقوي المقدر بـ: 27 مليار دولار أمريكي²، هذا وتستهدف وزارة الأشغال العمومية والبنية التحتية (DPWI) استقطاب ما بين 120 و 253 مليار راند محلي أي ما يعادل بين 7 و 15 مليار دولار أمريكي كاستثمارات صافية للشركات الخاصة في مجال الطاقة كمعدل سنوي خلال العقدين القادمين لبلوغ أهداف التحول الطاقوي³. هذه الأرقام إنما هي تأكيد على فعالية نموذج الشراكة مع القطاع الخاص في تنوع مصادر الطاقة وتخفيف العبء على الحكومة والشركات الوطنية عند تمويل مختلف البرامج الطاقوية، حيث أثبت الواقع أن قطاع الطاقة يبقى جذابا للمستثمر الخاص وحقلا خصبا لتوسيع نشاطه والذي يتصل بمختلف الأنشطة والقطاعات الإنتاجية والخدمية وغيرها.

رابعا: الدروس المستخلصة.

إن تركيزنا على بعض التجارب الدولية الرائدة في مجال إنتاج الطاقة وتحقيق الانتقال الطاقوي نحو الطاقات النظيفة والمتجددة إنما تم اختيارها لتتوافق مع الأهداف الوطنية في الميدان، كما رأينا سابقا تسعى الجزائر لبناء نظام طاقوي جديد واستغلال قدراتها اللامتناهية من مصادر الطاقة المتجددة خاصة الشمسية، وبهذا الصدد كان استعراضنا لتجارب أعطت نتائج مرضية في استغلال الطاقة الشمسية على أنواعها المتعددة سيما تقنية الألواح الشمسية (PV)، كما خلصنا إلى أهمية الشراكة مع القطاع الخاص المحلي والأجنبي في تطوير القطاع وهذا ما حاولنا تبيان من خلال تجربة الصين وجنوب إفريقيا وكذا الدور الكبير الذي لعبته في المغرب، هذه الأخيرة لم يكن بإمكانها بلوغ أهدافها الطاقوية والتنموية لولا مساهمة المتعاملين الخواص عبر آلية الشراكة (PPPs) لتطوير حقول ومزارع الطاقة الشمسية المنتشرة في صحراء المغرب وتسجل ضمن الدول الرائدة في هذا المجال، قياسا بالنتائج المحققة في التجارب السابقة فإن الجزائر مدعوة للإستفادة منها وتنويع مصادرها الطاقوية عبر تنفيذ برنامجها للإنتقال الطاقوي وهذا من خلال ما يلي:

¹ تاريخ المشاهدة : 25 ديسمبر 2022 (<https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/south-africa>)

² REN21, **Renewables 2022 Global Status Report**, 2022, P: 183.

³ DPWI, **Integrated Renewable Energy and Resources Efficiency Programme**, March 2022, P: 3.

- فتح الباب أمام القطاع الخاص للمساهمة في إنتاج الكهرباء من مصادر متجددة خاصة الشمسية على امتداد المجال الجغرافي شمالا وجنوبا؛
- تنويع مصادر الطاقة وتخفيف التبعية للمصادر الأحفورية التقليدية الناضبة بما يعد تحقيقا للأمن الطاقوي، وحفاظا على ثروة الأجيال القادمة وزيادة في قدرات البلد ليتحول لأحد أكبر الأقطاب المنتجة والمصدرة للطاقة إقليميا ودوليا؛
- تحين المنظومة القانونية والتشريعية وإنهاء الإحتكار لقطاع الكهرباء من طرف شركة سونلغاز والإستفادة من تجربة جنوب إفريقيا في هذا الشأن؛
- الإهتمام بالصناعات المتصلة بالطاقات المتجددة وتوسيع النسيج الصناعي وتشجيع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الناشطة في هذا المجال والذي من شأنه خلق ديناميكية داخلية تساهم في زيادة معدلات الإدماج الصناعي وترفع من مساهمة القطاع في الناتج المحلي وتزيد معدلات التشغيل؛
- تشجيع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والناشئة على الاستثمار في الطاقات المتجددة والتقنيات ذات الصلة واكتساب الخبرات اللازمة تحضيراً للمرحلة القادمة؛
- استغلال الخبرات الأجنبية ودعم المشاريع الكبرى مع شركاء دوليين لتحقيق نتائج نوعية راقية على غرار تجربة المغرب في بناء محطة ورزازات للطاقة الشمسية التي تعد نموذجا رائدا للشراكة واستقطاب الخبرات الأجنبية؛
- الاستثمار في الوضع الدولي والتقلبات التي يشهدها قطاع الطاقة وتذبذب الإمدادات لقارة أوروبا نتيجة الصراع الروسي الغربي خاصة أن أوروبا باتت تدرك أن الجزائر يمكنها أن تقدم البديل الأمثل والموثوق للذبح الروسي؛
- تحويل جزء من نشاط شركة سوناطراك الوطنية للاستثمار في الطاقات المتجددة بما يسمح بتنويع نشاطها وتهيئها لخوض غمار المنافسة مستقبلا باعتبارها صمام الأمان لسوق الطاقة المحلي والاقتصاد الوطني.

المبحث الثاني: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع المياه وشبكات الصرف الصحي.

تشكل المياه مصدرا حيويا لقيام الحضارات وبناء الكيانات ودعم البناء الاقتصادي والاجتماعي وتحقيق الأمن الغذائي والصحي، ومع زيادة التجمعات الحضرية والتركيز السكاني في المدن أصبح من الضروري بناء شبكات حديثة لتسيير وتوفير المياه الصالحة للشرب لجميع الأفراد ومختلف الوحدات الإنتاجية الصناعية والزراعية وغيرها وتأمينه بالقدر الكافي، وفي علاقة مباشرة كنتاج لاستغلال المياه في الحياة اليومية داخل المجتمعات الحضرية أصبح من الضروري الإهتمام بشبكات الصرف الصحي ومعالجة المياه القذرة والمستعملة وفق التقنيات العلمية التي تسمح بإعادة استعمالها وفق قواعد الاقتصاد والفعالية، هذا التحدي لا يمكن بلوغه إلا من خلال التفكير في مستقبل البناء الحضري وإشراك جميع الأطراف المسؤولة ووضع المخططات والمشاريع الكفيلة بمعالجة هذا الجانب والذي يرتبط أساسا بالصحة العامة، ورفاهية الفرد، والتنمية الاقتصادية، والأمن الغذائي، والتوازن البيئي الإيكولوجي.

في هذا الصدد قدم الباحثون جهوداً معتبرة لدعم الفعالية والكفاءة لأنظمة المياه الصالحة للشرب وشبكات الصرف الصحي ومعالجة المياه القذرة عبر التجمعات الكبرى، وقد اعتمدت هذه الجهود على تطوير التكنولوجيا وأساليب الإدارة وأنظمة التشغيل لمشاريع توزيع المياه ومعالجتها، ولتحقيق هذه الفعالية اتبعت دول العالم آليات مختلفة ومنها نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) وعلى نطاق واسع في تنفيذ مشاريع تطوير وإدارة شبكات المياه والصرف الصحي¹، ويجمع الباحثون على دور الشراكة مع القطاع الخاص في تحقيق الفعالية وتحسين نوعية الخدمات المقدمة من طرف الهيئات والمؤسسات العمومية وكسر الإحتكار وفتح القطاع على المنافسة ورفع من الكفاءة، معالجة القصور المسجل في إدارة القطاع العمومي، دعم مسار الإبداع وإدماج التكنولوجيا الحديثة. ويتناول هذا الجزء من الدراسة تحليلاً لوضعية قطاع المياه في محورين أساسيين، يتمثل الأول في تنفيذ وإدارة مشاريع البنية التحتية الخاصة بشبكة المياه الصالحة للشرب، أما الفرع الثاني فيتطرق لمشاريع الصرف الصحي ومعالجة المياه القذرة،

المطلب الأول: دور الشراكة (PPPs) في دعم شبكات المياه والصرف الصحي.

تعتبر الخدمات ذات الصلة بالمياه بما فيها الصرف الصحي حيوية للغاية نتيجة ارتباطها الوثيق بحياة ورفاهية الأفراد وصحتهم والتنمية بصفة عامة، ويتم توفير الخدمات ذات الصلة وإنجاز مشاريع البنية التحتية الخاصة بها من طرف أعوان عموميين وآخرون من القطاع الخاص في ظل مراقبة صارمة من السلطات العامة، وقد عرفت مشاركة القطاع الخاص عبر آلية الشراكة (PPPs) في تقديم هذا النوع من الخدمات تطوراً ملحوظاً نهاية الألفية الماضية كبديل لخصخصة القطاع²، هذا لا يعني أن القطاع الخاص لم يكن موجوداً في مجال توفير خدمات المياه، حيث تشير بعض الأخبار عن نماذج للشراكة تم تطبيقها سابقاً، ففي فرنسا تعاقبت مدينة باريس العام 1776 مع الكونت سيور بيرري (Sieur Perrier) وعلى مدار 15 سنة لتوفير المياه لسكان المدينة وضخه من نهر السين ليتم توسيع الاتفاقية لتشمل خدمات أخرى عامين بعد ذلك.

على مدار عقود؛ اعتبرت الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال توسيع شبكات المياه الشروب والصرف الصحي وإنجاز محطات تحلية المياه ومعالجة المياه القذرة آلية فعالة تساهم في توفير التمويل وضمان عائد مستقر على المدى البعيد كما تساهم في رفع مردودية القطاع وكفاءته وإذكاء التنافس بين مختلف الوحدات داخل القطاع من خلال تكاتف الجهود ومضاعفة الإحتكاك مع الشركات الخاصة والأجنبية كبوابة لإدماج مزيد من التقنيات والتكنولوجيا الحديثة وإيجاد حلول عملية لضعف التسيير والإدارة التي خلقها احتكار الشركات العمومية للقطاع³، إذ يرى الكثير من المحللين

¹ Xinshou Hou, **Can Public-Private Partnership Wastewater Treatment Projects Help Reduce Urban Sewage Disposal? Empirical Evidence from 267 Cities in China**. Int. J. Environ. Res. Public Health, Vol. 19, 7298, 2022, PP: 1-24.

² Grema Bel, Xavier Fageda, **Partial privatisation in local services delivery: An empirical analysis on the choice of mixed firms**. Local Government Studies, Vol. 36, N° 1, 2010, PP: 129-149

³ Xinshou Hou, **Op.cit.** 2022, PP: 1-24

بضرورة الانتقال من نمط التسيير التقليدي الاحتكاري في الدولة وشركاتها الحصرية وإشراك الشركات الخاصة لضمان التموين بمختلف المصادر الحيوية وعلى رأسها المياه.

وقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في الهدف السادس الموسوم تحت عنوان: "ضمان توفير المياه وخدمات الصرف الصحي للجميع وإدارتها وإدارة مستدامة" عزمًا كبيرًا لبلوغ هدف تعميم خدمات المياه والصرف الصحي على أوسع نطاق آفاق 2030¹، وإلى حد الساعة تبقى هذه الآمال بعيدة المنال حيث لم تتعدى نسبة التغطية بالمياه الصالحة للشرب 70% أما شبكات الصرف الصحي فيفتقدها 55% من سكان المعمورة، ولتدارك الوضعية أصبح لزامًا مضاعفة الجهود وزيادة الاستثمارات الدولية في القطاع مع البحث عن الآليات الكفيلة بضمان الجودة والفعالية وإشراك جميع الفاعلين دون إقصاء مع التركيز على الشريك الخاص، وتعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص أحد البدائل المطروحة بقوة لدعم القطاع²، ويجمع الباحثون أن مختلف الصيغ التي جاءت بها عقود الشراكة مع القطاع الخاص يمكن توظيفها في قطاع المياه والصرف الصحي حسب الأهداف المسطرة، فعقود الشراكة (PPPs) تشمل مرحلة البناء والإنجاز كما تشمل أيضًا فترة التشغيل وتقديم الخدمات ذات الصلة بمعنى أن العقد بإمكانه أن يمتد لطيلة حياة المشروع وبتكلفة أقل، فالقطاع الخاص بإمكانه الاستفادة من اقتصاديات الحجم التي توفرها مشاريع المياه والصرف الصحي وتوظيف خبرته التقنية والميدانية لتحقيق الفعالية المطلوبة.

على صعيد الموازنة العامة تمثل الشراكة (PPPs) فرصة حقيقية لتخفيف الأعباء التمويلية والدين العام، إذ توفر عقود الـ: BOT و BOOT وصيغ الإمتياز ما يحتاجه القطاع من تمويل علما أنها من أكثر الأصول وأعلى المشاريع تكلفة، كما تسمح بنقل مخاطر الإستثمار للشريك الخاص عبر مراحل المشروع المختلفة، من جهة أخرى أثبتت الدراسات أن الشراكة مع القطاع الخاص غالبًا ما تسمح بتوسيع الشبكات ورفع من معدلات التغطية والربط بالمياه الشروب وقنوات الصرف الصحي³.

1. الاتجاهات الدولية لتمويل مشاريع المياه والصرف الصحي عن طريق الشراكة.

إن تمدد المراكز الحضرية وتوسع المدن عبر العالم وكذا توجه معظم السياسات لتنمية القرى والمناطق النائية والفئات المحرومة يفرض توسعة في شبكات التزويد بالمياه الشروب والربط بقنوات الصرف الصحي من جهة، ومن جهة أخرى فقد بات من الضروري بما كان الرفع من قدرات القطاع ودعم البنية التحتية من سدود ومحطات تحلية مياه البحر وأخرى

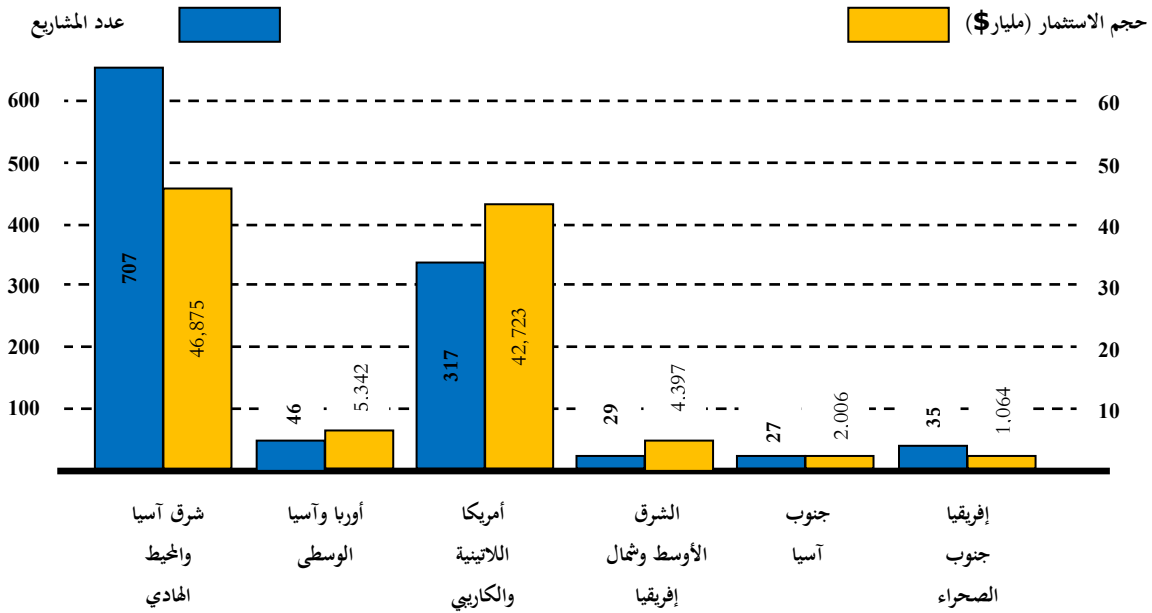
¹ الجمعية العامة للأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ص: 24، 25.

² Łakomy-Zinowik, M., **Public-private partnership in the context of sustainable development on the example of the water and wastewater**, Journal of Security and Sustainability Issues, 12, 2022. PP : 109-119.

³ Reynaud, A. **Public-Private Partnerships and Their Ownership in the Urban Water Sector**. In: Grafton, Q., Daniell, K., Nauges, C., Rinaudo, JD., Chan, N. Understanding and Managing Urban Water in Transition. Global Issues in Water Policy, Vol. 15, Springer, Dordrecht, 2015, P: 458.

لتصفيّة المياه القدرة والمستعملة باعتبارها مكوناً رئيسياً للمدينة وعنصراً من عناصر الحضارة والتمدن، وزادت أهمية القطاع بالنظر لأثره الكبير على باقي القطاعات الأخرى من صحة وزراعة وصناعة وسياحة وأمن قومي ليشكل تحدياً جوهرياً للدول والمجتمعات. مع مطلع العام 1990 سجلت الهيئات الدولية الرسمية ومنظمات المجتمع المدني أرقاماً مخيفة، ملايين من البشر محرومون من المياه الشروب وقسم واسع يعاني عدم استقرار التموين، بنية تحتية متهاكّة وتسارع كبير في نمو المدن والمراكز الحضرية في ظل شح واضح لمصادر التمويل وعدم الاستقرار الاقتصادي الدولي وكثرة الأزمات كلها شكلت تحديات إضافية للقطاع، ولمواكبة هذه الوضعية باشرت معظم الدول إصلاحات جوهريّة مست قطاع المياه والصرف الصحي وأدخلت تعديلات على خدمات القطاع بتوجيه ودعم من المؤسسات المالية الدولية، هذه الأخيرة رأت في القطاع الخاص حلاً واقعياً وبديلاً أمام الدول والحكومات لدعم القطاع¹.

شكل رقم (4. 17): واقع الشراكة (PPPs) دولياً في قطاع المياه والصرف الصحي بين 1990-2021.



المصدر: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/water-and-sewerage>

يقدم الشكل (4. 17) صورة جامعة عن تطور مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص دولياً في تنفيذ مختلف مشاريع المياه والصرف الصحي، حيث نلاحظ حضور النموذج في 66 بلد عبر مختلف القارات لتنفيذ 1.161 مشروع بقيمة إجمالية فاقت 102,5 مليار دولار أمريكي إلى غاية نهاية العام 2021، استأثرت منطقة شرق آسيا والمحيط الهادي بالجزء الأكبر من هذه المشاريع بمجموع 707 مشروع وحجم استثمار قدره 46,875 مليار دولار أمريكي مستفيدة من البرامج المعتمدة في كل من جمهورية الصين الشعبية والدول الأخرى الناشئة أو ما يعرف باسم النور الآسيوية، وقد دعمت هذه الدول بنيتها التحتية في مجال الصرف الصحي وشبكات المياه اعتماداً على القطاع الخاص كإستراتيجية

¹ Philippe Marin, **Public-Private Partnerships for Urban Water Utilities, A Review of Experiences in Developing Countries**, The World Bank, Trends And Policy Options N° 8, 2009, P: 13.

لمواجهة الأزمة التي ضربت المنطقة نهاية 90 القرن الماضي، ولا تقل عنها كثيرا منطقة أمريكا اللاتينية التي استقطبت 42,723 مليار دولار أمريكي عبر 317 مشروعا مدعومة بأرقام اقتصادات البرازيل والمكسيك، بينما نلاحظ تواضع الأرقام في باقي مناطق العالم.

وبهدف تلبية الحاجة المتزايدة للبنية التحتية ذات الصلة عمدت مختلف الدول إلى البحث عن آليات جديدة ومبتكرة لدعم الاستثمار في القطاع وأخذت اتجاهات عدة، فسيطرت الاستثمارات العمومية والشركات الحكومية على مشاريع المياه عبر العالم باعتبارها وظيفة حكومية حصرية غير أن هذا الإتجاه عرف تعديلا جوهريا نهاية ثمانينيات القرن الماضي مع بروز أقطاب الليبرالية الجديدة التي تسعى لإدماج مزيد من رأسمال القطاع الخاص في مختلف الخدمات العامة بحثا عن مزيد من الفعالية والكفاءة في هذه المجالات، وتوسعت تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع المياه والصرف الصحي على غرار باقي القطاعات الحيوية في الدول المتقدمة خاصة بريطانيا وأوروبا والو.م.أ وأستراليا لتنتقل بعدها هذه الموجة إلى الدول الناشئة خاصة دول جنوب وشرق آسيا وأمريكا اللاتينية، لتصل بعدها ولو بنسبة أقل إلى الدول النامية وبهذا أصبحت الشراكة (PPPs) نموذجا رائدا في مختلف الأرجاء والأقاليم وآلية فعالة لتلبية حاجة المجتمع في قطاع المياه،

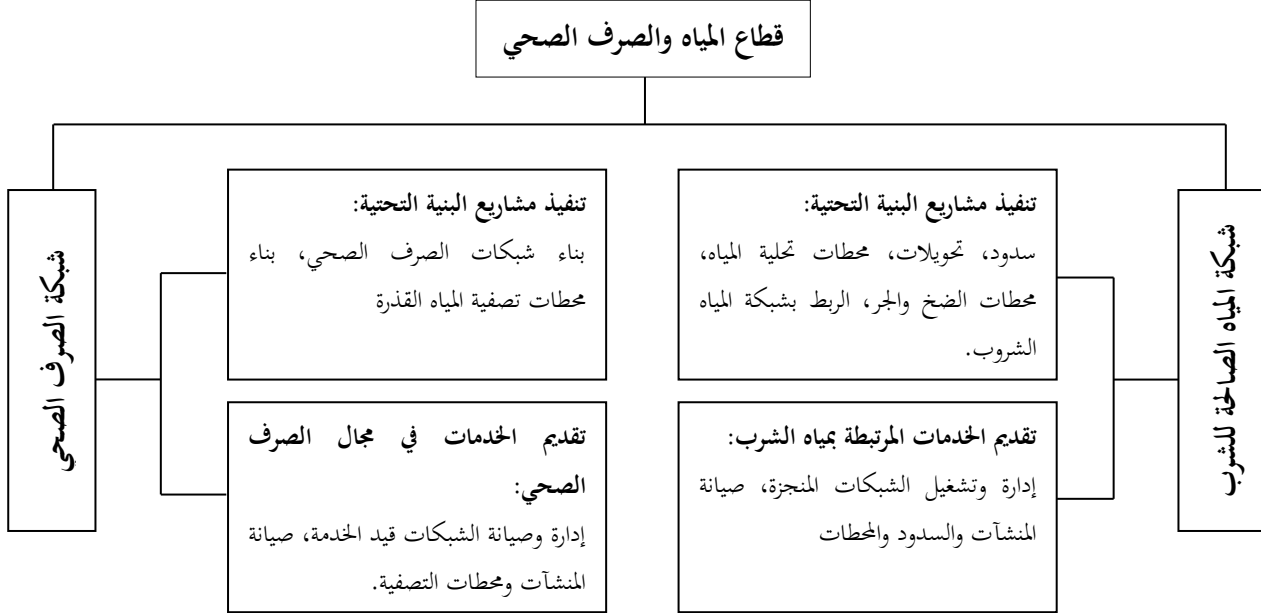
ولمعرفة تطور استخدامات آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص ارتأينا تفصيل المعطيات الخاصة بآخر عشرية والتي بينت لنا أن حوالي 50% من المشاريع التي تم إحصاؤها سابقا إنما تم تجسيدها خلال العشر سنوات الأخيرة ما بين عامي 2012-2021 وبمعدل مضاعف مقارنة بسنوات 1990-2011، ما يوضح المنحى التصاعدي للآلية أين تم تسجيل استثمارات تقارب 45 مليار دولار أمريكي بالرغم من الركود المسجل بعد جائحة كوفيد_19 والتي لم يتعافى منها الاقتصاد العالمي بشكل كلي، وعليه يمكن التنبؤ باستمرار نمو نموذج الشراكة (PPPs) لسنوات أخرى في في قطاع المياه والصرف الصحي.

2. تحديات قطاع المياه والصرف الصحي في الجزائر.

يشكل قطاع المياه واحدا من القطاعات الحيوية وأكثرها تأثيرا على باقي القطاعات التي ترتبط به ارتباطا وثيقا شأنه شأن قطاع الطاقة، والحديث عن قطاع المياه في الجزائر يقودنا مباشرة للحديث عن التحديات التي يواجهها القطاع طبيعية أو تنظيمية أو تمويلية وحتى الهيكلية منها، وللوقوف على هذه العقبات يتوجب علينا تشريح واقع قطاع المياه في الجزائر وتقييم الإصلاحات ومختلف البرامج المعتمدة، وينقسم قطاع المياه في الجزائر إلى فرعين رئيسيين، يشمل الأول مجال توريد وتوزيع المياه الشروب بما في ذلك البنية التحتية من سدود ومجمعات مائية ومحطات تحويل وجر وضخ وشبكات التوزيع والتحويلات التي باشرتها الجزائر في إستراتيجيتها الهادفة لخلق شبكة وطنية تربط مصادر المياه في المناطق الساحلية بنظيرتها في المناطق الداخلية، وهذا لضمان تمويل المدن الداخلية التي تعرف شحا كبيرا في الموارد المائية خاصة في السنوات الأخيرة، إلى جانب ذلك تدخل ضمن شبكة المياه الشروب في الجزائر محطات تحلية مياه البحر المنتشرة عبر الشريط الساحلي والموجهة لتموين المدن الساحلية. أما الفرع الثاني من القطاع فيشمل مختلف مشاريع الصرف الصحي عبر

المناطق الحضرية والشبه حضرية ومعالجة المياه القذرة التي تتطلب بدورها محطات تصفية ومعالجة تفرضها خطط الحضارة والتمدد والأمن البيئي والصحي، والمخطط (4. 18) يوضح ما سبق باختصار.

شكل رقم (4. 18): الإطار العام لقطاع المياه والصرف الصحي في الجزائر.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الهيكل التنظيمي لوزارة الموارد المائية.

ويتم تسيير القطاع من طرف وزارة الموارد المائية السلطة الوصية والمسئولة عن وضع وتنفيذ سياسات وبرامج القطاع المركزية وغير الممركزة ممثلة في الإدارة المركزية ومديرياتها الولائية*، كما يضم القطاع مجموع من المؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري الناشطة في مجال المياه والصرف الصحي تسهر على تنفيذ السياسة العامة للدولة في القطاع وأهمها¹:

- الشركة الوطنية الجزائرية للمياه (ADE): مكلفة بتسيير شبكة المياه الصالحة للشرب والبنية التحتية التابعة لها ومختلف الهياكل القاعدية تحت التصرف وتطويرها.
- الديوان الوطني للتطهير (ONA): يسهر على تنفيذ السياسة الوطنية للتطهير وضمان المحافظة على المحيط المائي.

* يرجى الإطلاع على المرسوم التنفيذي رقم 324 المؤرخ في 25 أكتوبر 2000 المحدد لصلاحيات وزير الموارد المائية، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 02-187 المؤرخ في 26 ماي 2002 المحدد لصلاحيات وعمل المديريات الولائية للموارد المائية.

¹ غيلاني عبد السلام، عثمان أحسن، التسيير المفوض كآلية لتحسين خدمات المياه والتطهير في الجزائر، مجلة التكامل الاقتصادي، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، المجلد 06، العدد 02، جوان 2018، ص: 48-66.

○ الديوان الوطني للسقي و صرف المياه (ONID): تبادر بدراسة وإنجاز وإدارة الهياكل الأساسية في ميدان الري وسقي الأراضي الزراعية و صرف المياه.

○ الوكالة الوطنية للسدود والتحويلات (ANBT): تتكفل بإنتاج المياه وتوفيره للمؤسسات والوحدات المكلفة بتوزيعه إضافة إلى تسيير المنشآت القاعدية واستغلالها وصيانتها نخص بالذكر هنا السدود والتحويلات المرتبطة بها.

وضعت الجزائر برامج هامة لتنمية قطاع المياه والصرف الصحي وتغطية الفجوة المسجلة في فترات سابقة حيث خصصت استثمارات هامة منذ مطلع الألفية الثالثة لقطاع الموارد المائية، حيث تشير الأرقام إلى ما يزيد عن 36 مليار دولار أمريكي قيمة الاستثمارات العمومية المرصودة لقطاع المياه في الفترة الممتدة بين 2000-2018 (أي ما يعادل 2.880 مليار دينار)، وبلغت نسبة الاستهلاك 63% بقيمة إجمالية قدرها 22,7 مليار دولار أمريكي¹، والاستثمار في الموارد المائية يحمل مفهوما خاصا ومتميزا ويشمل مختلف الإستراتيجيات والسياسات الخاصة بتنمية هذه الموارد وترشيد استخدامها والمحافظة عليها وحمايتها من النضوب والتلوث، وهنا تدخل الجهود الرامية لتعزيز القدرات البشرية ووضع التشريعات والقوانين التي تنظم القطاع وترفع من جودة الخدمات المقدمة لمختلف الوحدات والأفراد بكل الوسائل والإمكانات العامة منها والخاصة محلية كانت أم أجنبية.

جدول رقم (4.9): التحويلات المائية في الجزائر.

المشروع	الولايات المعنية	طاقة المشروع
تحويل سد بني هارون	ميلة، قسنطينة، خنشلة، أم البواقي، باتنة	504 م ³ /سنة
تحويل سد تاقصابت	تيزي وزو، بومرداس، الجزائر العاصمة	180 م ³ /سنة
تحويل سد كدية اسردون	بويرة، تيزي وزو، مسيلة، مدية	178 م ³ /سنة
مستغام-أرزبو (MAO)	مستغام، وهران	155 م ³ /سنة
تحويل إراقن-تابلوط-دراع الديس	جيجل، سطيف	191 م ³ /سنة
تحويل سد إيغيل أمدة	بجاية، سطيف	122 م ³ /سنة
تحويل عين صالح	عين صالح، تمنراست	36 م ³ /سنة

المصدر: وزارة الموارد المائية الجزائرية.

وسمحت هذه السياسة في تعزيز قدرات البلد في تعزيز طاقة جمع وتعبئة المياه لتبلغ حوالي 5,4 مليار م³/سنة من خلال زيادة مختلف المنشآت وعلى رأسها السدود والتحويلات وقنوات الجر ومحطات تحلية مياه البحر، وفي هذا السياق ارتفعت عدد سدود الجزائر من 14 سد سنة 1962 إلى 75 سنة 2015 و 81 سد سنة 2021 والتطلع لبلوغ 124 سد مطلع العام 2030، وتتجاوز طاقة تخزين السدود حاليا 5,5 مليار م³، كما تم إطلاق سبعة مشاريع كبرى

¹ Nabil Kherbache, **Water policy in Algeria: limits of supply model and perspectives of water demand management (WDM)**, Desalination and Water Treatment 180, 2020, PP: 141-155.

لتحويل مياه السدود من المصدر بالمناطق الشمالية صوب المناطق الداخلية والجنوبية التي تعرف شحاً في هذا المصدر الحيوي والتي يوضحها الجدول رقم (4. 9) السابق، إضافة إلى عديد الأحواض والمجمعات الصغيرة والمتوسطة التي تساهم في جمع 0,5 مليار م³/سنة¹، كما تحصي الجزائر ما يفوق 60.000 بئر لضخ المياه الجوفية والمنتشرة في المناطق الصحراوية والداخلية والأرياف البعيدة عن شبكات التموين الحديثة. من جهتها أولت الجزائر اهتماماً بالغاً ببناء محطات تصفية ومعالجة المياه القذرة في خطة وطنية لإعادة استعمال هذه المياه وتوجيهها لقطاعات أخرى خاصة الصناعة والزراعة كما تدخل ضمن تعزيز الأمن البيئي، وبهذا أصبحت إستراتيجية معالجة المياه القذرة تشكل محورا رئيسيا في السياسة الوطنية لدعم الموارد المائية، وبهذا ارتفعت عدد محطات تصفية المياه القذرة من 45 محطة في سنة 1999 بطاقة معالجة قدرها 90 مليون م³/سنة إلى 177 محطة سنة 2018 بطاقة إجمالية قدرها 860 مليون م³/سنة والتي يتم استرجاعها من قرابة 1,5 مليار م³/سنة.

جدول رقم (4. 10): تطور بعض مؤشرات خدمات الصرف الصحي في الجزائر.

	2021	2018	2012	2009	1999	1962	
لا توجد أرقام رسمية		177	70	68	45	1	عدد محطات معالجة المياه القذرة
		860	700	665	90	3	طاقة المعالجة (مليون م ³ /سنة)
		90	87	86	72	20	نسبة الربط (%)

المصدر: PNUD , 2019,2021:

إن أهمية القطاع وأثره العميق على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي أعطاه أولوية ضمن مخطط عمل الحكومة على الدوام في شقبة الرئيسيين المياه الصالحة للشرب وشبكة التطهير والصرف الصحي، وفي هذا الإطار تواجه الجهود الوطنية المبذولة عراقيل وتحديات طبيعية ومناخية وأخرى تنظيمية لترشيد استغلال مواردنا المائية بطريقة مثلى، وبالعودة للمخطط الأخير المؤرخ في 06 فيفري 2020 المتضمن خطة عمل الحكومة والتي جاء فيها ما يلي: "يشمل مخطط عمل الحكومة المزمع بين تحلية مياه البحر بالنسبة للشريط الساحلي والربط البيني للسدود وأنظمة التحويل؛... وسوف يتم رفع القدرات الوطنية لتخزين المياه السطحية إلى 10 مليار متر مكعب من خلال إنجاز سدود جديدة والربط بين المنشآت الكبرى؛... وبالتالي سوف يتم إيلاء عناية خاصة لتحسين الخدمة العمومية للماء الشروب والتطهير".*

لقد زادت التغيرات المناخية الأخيرة في حجم التحديات وحتمت وضع برنامج استعجالي لترشيد استغلال الموارد المائية المتاحة والرفع من قدرات التعبئة والتخزين ومحاربة كل أشكال التبذير والتلوث، وفي مواجهة الوضعية يستهدف

¹ Mebarek Guergueb, Abderrazak Ferha, **La gestion des eaux en Algérie : Vers un nouveau paradigme**, Journal of Advanced Economic Research, Vol. 06, Issue 1, 2021, PP : 303-315.

* طبقاً لما جاء عن مصالح الوزير الأول ضمن مخطط عمل الحكومة الجزائرية بتاريخ 06 فيفري 2020، ص 48. متوفر على الرابط: [file:///C:/Users/USER/Downloads/spm-doc-1649673820%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/USER/Downloads/spm-doc-1649673820%20(3).pdf)

مخطط الحكومة الحالية دعم مشاريع تحلية مياه البحر شمال البلاد وتغطية مناطق الشريط الساحلي على عمق 150 كلم وتغطية 60% من الطلب الوطني لتغطي مياه السدود 20% أما الـ 20% المتبقية فيمكن ضمانها من مصادر جوفية، هذا التوجه يقتضي الرفع من محطات تحلية مياه البحر من 11 محطة بطاقة إنتاجية قدرها 760 مليون متر مكعب في السنة (17% من إجمالي الكميات المستهلكة وطنيا)، إلى 19 محطة بطاقة إنتاج إجمالية 1,4 مليار متر مكعب في السنة، ويستعرض الجدول رقم (4.11) محطات تحلية المياه قيد الخدمة في 2021 علما أن أغلبها لم تبلغ طاقتها الإنتاجية القصوى، إلى جانب ذلك تستهدف السياسة العامة دعم قدرات تخزين وجمع المياه السطحية من خلال بناء مزيد من السدود التي تبلغ 80 سدا بطاقة تخزين 8,3 مليار متر مكعب والوصول إلى 85 سدا بطاقة تخزين تفوق 9 مليار متر مكعب وبهذا يصل الحجم الكلي للموارد المائية إلى 12 مليار متر مكعب سنة 2024¹.

جدول رقم (4. 11): محطات تحلية مياه البحر قيد الخدمة في الجزائر سنة 2021.

المحطة / الموقع	طاقة الإنتاج القصوى	المحطة / الموقع	طاقة الإنتاج القصوى
محطة التحلية تنس	200.000 م ³ /يوم	محطة التحلية كاب جنات (بومرداس)	100.000 م ³ /يوم
محطة التحلية سوق الثلاثاء (تلمسان)	200.000 م ³ /يوم	محطة التحلية دواودة (تبيارة)	100.000 م ³ /يوم
محطة التحلية حنين (تلمسان)	200.000 م ³ /يوم	محطة التحلية واد السبت (تبيارة)	100.000 م ³ /يوم
محطة التحلية الحامة (العاصمة)	200.000 م ³ /يوم	محطة التحلية بني صاف (عين تيموشنت)	200.000 م ³ /يوم
محطة التحلية لسكيكدة	100.000 م ³ /يوم	محطة التحلية شط الهلال (وهران)	200.000 م ³ /يوم
محطة التحلية لمستغانم	200.000 م ³ /يوم		

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على المعطيات المقدمة من مختلف المحطات.

وفي إطار إيجاد الآليات الكفيلة لتنفيذ هذه المخططات يبدو أن الحكومة ترى في الشراكة بين القطاعين العام والخاص فرصة حقيقية وأداة فعالة لضمان تمويل وإنجاز المنشآت القاعدية ذات الصلة، خاصة مع صدور قانون المياه الأخير رقم 05-12 المؤرخ في 04 أوت 2005 والذي سمح بتفويض خدمات المياه والصرف الصحي للشركاء الخواص والأجانب*، وفي إطار المسعى العام لتحسين جودة الخدمات وتدعيم القطاع لتعزيز الأمن المائي نصت خطة عمل الحكومة الأخيرة 2019-2024 على مباركة آلية الشراكة وجاء في نصها ما يلي:

¹ مصالح الوزير الأول، مخطط عمل الحكومة، سبتمبر 2021، ص: 52. متوفر على الرابط:

file:///C:/Users/USER/Downloads/spm-doc-1649345602%20(3).pdf

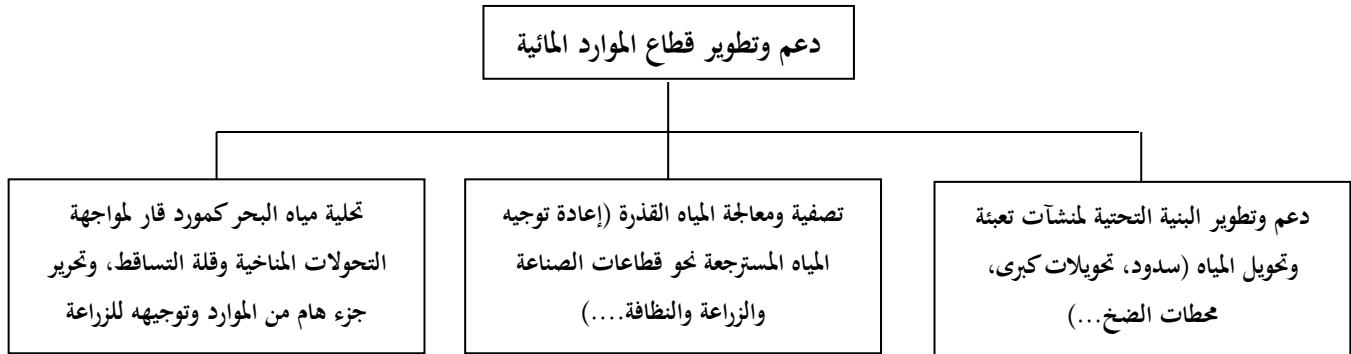
* نصت المادة 106 من القانون 05-12 المؤرخ في 04 أوت 2005 على ما يلي: "يمكن لإدارة المكلفة بالموارد المائية التي تتصرف باسم الدولة أو صاحب الامتياز تفويض كل أو جزء من تسيير نشاطات الخدمة العمومية للمياه أو التطهير لمعاملين عموميين أو خواص لهم مؤهلات مهنية وضمائم مالية كافية، كما يمكن لصاحب الامتياز أن يفوض كل أو جزء من هذه النشاطات لفرع أو عدة فروع لاستغلال المنشأة لهذا الغرض".

"يبدو اليوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص، باعتبارها نمطا من أنماط تمويل الاستثمار وإنجازه في مجال منشآت الدعم الأساسية، كأداة مفضلة في توفير الخدمة العمومية وإدارتها، وهذا بالنظر إلى الامتيازات العديدة التي توفرها هذه الشراكة (تحسين العلاقة بين التكاليف والنتائج لعمل القطاع العام واقتسام المخاطر...)، على هذا النحو سوف يتمحور عمل الحكومة أساسا حول:

- وضع إطار قانوني خاص بالشراكة بين القطاعين العام والخاص والنصوص التطبيقية ذات الصلة؛
- وضع إطار مؤسسي من خلال إنشاء هيئة متخصصة لمتابعة الاستثمارات المنجزة أو المقرر إنجازها في إطار الشراكة؛
- إعداد الوثائق الضرورية لتنفيذ الشراكة (PPPs) مدعومة بالدلائل والإرشادات؛
- إعداد قائمة المشاريع المؤهلة للتنفيذ وفق صيغ الشراكة (PPPs) وانتقائها تبعا لمردوديتها الاقتصادية والمالية."

في الأخير نعتقد أن هذا النموذج من الشراكات يسمح بدعم الجهود الوطنية لتطوير قطاع الموارد المائية على المدى المتوسط والبعيد من خلال التركيز على محاور ثلاثة، دعم منشآت جمع وتحويل المياه، تصفية وإعادة استعمال المياه القذرة، تحلية مياه البحر كما يوضحه المخطط في الشكل رقم (4. 19) بما يشكل إستراتيجية وطنية مستدامة واضحة المعالم ذات أبعاد اقتصادية واجتماعية وبيئية تسمح بتزويد الموارد المتاحة ومواجهة تحديات القطاع.

شكل رقم (4. 19): مخطط الإستراتيجية الشاملة لقطاع الموارد المائية في الجزائر.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماد على محاور برنامج وزارة الموارد المائية.

3. تقييم تجربة الشراكة في قطاع المياه والصرف الصحي محليا.

لجأت الجزائر إلى الشراكة مع القطاع الخاص الوطني والأجنبي لإبرام عدة عقود واتفاقيات تخص قطاع المياه والصرف الصحي في العقدين الأخيرين، وتقدر الإحصائيات الرسمية لمجموعة البنك الدولي قيمة هذه الاستثمارات بـ: 2,5 مليار دولار أمريكي من خلال 14 مشروعا، وقد شملت هذه العقود مجالات تحلية مياه البحر من خلال بناء وصيانة وتشغيل محطات التحلية إضافة إلى عقود تسيير شبكات المياه والتطهير عبر المدن الكبرى، والجدول رقم (4. 12) يلخص هذه العقود وقيمتها والشركاء المتعاقدون. من الوهلة الأولى يبدو واضحا أن عقود الشراكة التي أبرمتها

السلطات الجزائرية تميزت بنوع من الإرتجالية وعدم التخطيط في ظل غياب الإطار القانوني والمؤسسي المنظم للعملية، بدليل مباشرة إجراءات التعاقد مع شركاء أجنبية فور دخول قانون المياه الجديد 05-12 حيز التطبيق في أوت 2005 لتوقع الجزائر أولى اتفاقيات الشراكة لإدارة شبكة مياه العاصمة بعدها بـ 06 أشهر في مارس من العام 2006.

جدول رقم (4. 12): ملخص لأهم الاستثمارات المجددة بصيغة (PPPs) في الجزائر لتحلية المياه.

السنة	الشريك المستثمر	الاستثمار (مليون \$)	شركة المشروع	المشروع
2011	SUEZ - 100% فرنسا	150	SEAAL	تسيير شبكة المياه والتطهير لمدينة الجزائر (العقد الثاني)
2009	Hyflux - 47% سنغافورة	468	Magtaadessalination plant	بناء وتشغيل محطة المقطع لتحلية المياه
2008	Acciona - 26% إسبانيا	180	Foukadessalination plant	بناء وتشغيل محطة فوكا لتحلية المياه
2008	Fomento de Construcciones y Contratas SA (FCC) - إسبانيا 26%	360	Mostaganem Desalination Plant	بناء وتشغيل محطة مستغانم لتحلية المياه
2008	Societe des Eaux de Marseille - 100% فرنسا	50	SEACO-SEM	تسيير شبكة المياه والتطهير لمدينة قسنطينة
2008	Malakoff Bhd- 41% ماليزيا	213	Souk Tleta Desalination Plant	بناء وتشغيل محطة تحلية المياه سوق الثلاثاء
2008	Abengoa - 51% إسبانيا	360	TenesLilmiyah Desalination Plant	بناء وتشغيل محطة تحلية المياه تنس
2007	SUEZ - 100% فرنسا	40	SEOR-AGBAR	تسيير شبكة المياه والتطهير لمدينة وهران
2007	Gelsenwasser- 100% ألمانيا	30	SEATA	تسيير شبكة المياه والتطهير لمدينتي عنابة والطارف
2005	SUEZ - 100% فرنسا	160	SEAAL	تسيير شبكة المياه والتطهير لمدينة الجزائر (العقد الأول)
2005	Abengoa - 26% إسبانيا	180	BeniSaf Water Company SpA	بناء وتشغيل محطة بني صاف لتحلية المياه
2005	General Electric Capital - الو.م.أ. 70%	240	Hamma Water Desalination SpA	بناء وتشغيل محطة الحمامة لتحلية المياه
2005	Abengoa - 26% إسبانيا	110	Aguas de SkikdaSpA	بناء وتشغيل محطة تحلية المياه سكيكدة

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على <http://www.ppi.visualization.org>

تشير التقارير والدراسات إلى فشل جل التجارب الجزائرية في مجال تسيير شبكات المياه والتطهير للمدن الكبرى والمبرمة مع شركاء أجنبية في فترة سابقة وهي الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، عنابة-الطارف والمبرمة مع شركاء أجنبية¹، حيث تميزت العقود المبرمة باختلالات واضحة أضرت بالطرف الجزائري علما أن عقد تسيير شبكات المياه والصرف الصحي لمدينة الجزائر تم إبرامه بالتراضي البسيط بعد موافقة مجلس الوزراء أما بقية العقود فتم إبرامها عن طريق

¹ ONA, Bilan 2007-2014 et Agenda 2019, PP : 17-25.

مناقصة دولية بعد طرح دفتر شروط أشرف على إعداده خبراء البنك الدولي والذي لم يراعي المصلحة الوطنية، ونتيجة لذلك لم تكن النتائج مرضية.

في مجال التطهير لم تقدم هذه الشراكات الشيء الكثير حيث تعود الأصول والشبكات المنجزة ومحطات التصفية إلى الاستثمارات العمومية الممولة كلياً على عاتق الدولة، أما تسيير هذه الشبكات وإعادة استعمال المياه المعالجة فلا تتوفر حوله معطيات رسمية تمكننا من تقييم منصف، وفي هذا الصدد يشير تقرير المياه والتنمية الثامن الذي أصدرته منظمة الإسكوا (ESCWA) لعام 2019 إلى ضعف نسبة معالجة المياه القذرة وطنياً بما يعادل 18% فقط ليعاد استخدام كميات قليلة منها والتي لا تتعدى 10% توجه بصفة كاملة لقطاع الزراعة فيما يتم تصريف الباقي في المجاري دون استعمال ما يعطينا فكرة عن ضعف نسبة إدماج المياه المعالجة ضمن الخطة الوطنية للمياه¹.

بالنسبة للمشاريع الأخرى والمتعلقة بالشراكات مع القطاع الخاص لبناء وتشغيل محطات تحلية مياه البحر فنجدها على قدر من الاختلاف مع سابقتها، حيث نلاحظ تنوعاً في جنسية الشريك المتعاقد بين شركات وطنية على رأسها سوناطراك وسونلغاز والجزائرية للمياه و أخرى أجنبية منها الشركتين الإسبانيتين "إينيميا" و "أكواليا" والشركة السنغافورية "هيفلوكس"، من جهة أخرى سمحت عقود الشراكة المبرمة وفق صيغ البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) في مجال تحلية مياه البحر بزيادة الطاقة الإنتاجية للبلد وضمان نسبة هامة من الاستهلاك الوطني خاصة في المدن الساحلية الكبرى، بدليل بناء أكبر محطة لتحلية المياه في العالم بمنطقة المقطع ببلدية مرسى الحجاج في وهران بطاقة 500 ألف م³ يومياً وتكلفة 468 مليون دولار أمريكي². غير أن المعيب في عقود الشراكة لبناء وتشغيل محطات تحلية المياه يعود بالأساس إلى التكلفة العالية لهذه المشاريع سواء في مرحلة البناء أو التشغيل وارتفاع تكلفة الصيانة ما يسبب توقفاً دورياً لعمل بعض المحطات عن العمل وتذبذباً واضحاً في التمويل بالمياه الشروب على مستوى المناطق المعنية.

بالعودة إلى دراسة وتحليل الأسباب الحقيقية وراء فشل التجربة الجزائرية أو بالأحرى عدم تحقيقها النتائج المرجوة في قطاع المياه والصرف الصحي نجد الآتي:

- غياب الإطار القانوني والمؤسسي لعقود الشراكة في الجزائر ما يفتح الباب أمام محاكاة التجارب الأجنبية دون تنقيح وضبط مع خصوصيات السوق الوطني والأهداف الاقتصادية والاجتماعية المستهدفة؛

¹ الأمم المتحدة (الإسكوا)، تقرير المياه والتنمية الثامن، أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالمياه في المنطقة العربية، 2020، ص: 18.

² نايل صونية، نموذج الشراكة الإستراتيجية بين المؤسسات العمومية المسيرة لخدمات المياه والقطاع الخاص في الجزائر، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، لبنان، عدد 23، 2018، ص: 39-66.

- صعوبة ضبط نظام التسعيرة والتي يتحدد على أساسها العائد والأرباح المحققة من طرف الشريك الخاص الذي يتحلى بالطابع التجاري الباحث عن أكبر المكاسب؛
- الاعتماد على عقود الإدارة من دون استثمارات في البنية التحتية وإنشاء الأصول بما يجعل حجم المخاطر التي يتحملها الشريك الخاص قليلة فتقل بذلك جهوده لتحسين الأداء والجودة كون فسخ العقد لن يضر بمصالحه؛
- حساسية القطاع وارتباطه الوثيق بمختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية ما يفرض على الحكومة حرصا أكبر على ضمان الكفاءة والجودة داخل القطاع حتى لو اقتضى الأمر إبطال عقود الشراكة والعودة للنظام التقليدي؛
- محدودية المصادر المائية في الجزائر وتذبذبها خاصة في السنوات الأخيرة ما حتم تغيير السياسات والإستراتيجيات لمواجهة المعضلة في ظل عقود شراكة متوسطة الأجل وما ينجر عنها من تحيين ومراجعة وبيع جهود الشركاء ويرفع من تكاليف الشراكة.

المطلب الثاني: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم قطاع المياه الصالحة للشرب على ضوء التجارب الدولية.

يقدم هذا الجزء من الدراسة بعض التجارب الدولية الرائدة التي يمكن الإستفادة منها محليا لدعم السياسة الوطنية في بناء منظومة مائية آمنة وقادرة على مواجهة التغيرات المناخية وشح الموارد التي تخيم على الجزائر في السنوات الأخيرة، وفي هذا السياق وقع الإختيار على تجارب من دول مشابهة للجزائر من حيث الإمكانيات والموارد المائية المتاحة دون إغفال الإستراتيجية المتبعة لتطوير قطاع المياه مقارنة بتلك المعتمدة في الجزائر، ونخص بالذكر هنا الدول العربية ودول جنوب البحر المتوسط التي تعاني جميعها من ندرة في الموارد المائية وتأثرها الشديد بالتقلبات المناخية الأخيرة¹، هذه الأسباب حتمت إيجاد بدائل وحلول مستدامة لضمان التموين بهذا المورد الحيوي. إن دراستنا لهذا الموضوع أوضح تبني معظم الدول العربية نماذج قائمة على الشراكات مع القطاع الخاص لتطوير منظومة المياه وتحقيق الأمن المائي المستدام ومنها اخترنا ما يبدو مناسباً وقابلاً للتنفيذ محليا.

أولاً: برنامج المملكة العربية السعودية لدعم مواردها من المياه عبر الشراكات (PPPs).

تتربع أراضي المملكة العربية السعودية على مساحة تزيد عن 2,2 مليون متر مربع في أجذب أقاليم الكرة الأرضية وأقلها تساقطا مما جعل مواردها المائية محدودة جدا، كما أن النمو السكاني في المملكة زاد من الضغط على القطاع (حوالي 40 مليون نسمة) إضافة إلى الطلب المتزايد على المياه في قطاعات الصناعة والزراعة لمواكبة خطط النمو

¹ M.A. Mandil, A.A. Bushnak, **Future needs for desalination in South Mediterranean countries**, Desalination, Vol. 152, 2003, PP: 15–18.

الاقتصادي الأكبر دول الخليج العربي، وبصفة عامة فإن قطاع المياه في المملكة العربية السعودية يشكل تحدياً كبيراً في سبيل تحقيق التنمية المستدامة وفقاً لرؤية 2030 بناءً على مشاكل القطاع والتي يمكن حصرها في النقاط التالية:

- ندرة في الموارد وضعف منظومة إدارة وتوزيع وصيانة شبكات المياه في ظل ارتفاع الطلب المحلي؛
- تزايد في الاستهلاك المحلي على مستوى المدن والتجمعات الحضرية الكبرى وحاجة القطاع الزراعي نتيجة ارتفاع عدد السكان وتمدد النشاط الاقتصادي؛
- تدني مستوى الخدمات وغياب الكفاءة وارتفاع التكاليف؛
- غياب الفعالية في إدارة الاستثمارات وضعف الأداء ونشاط القطاع الذي تقوده الشركات الوطنية والمحلية؛
- غياب الإطار التشريعي والمؤسسي المشجع على الإصلاحات الذي يحد من إدخال نوع من الحوكمة على القطاع ويسمح بمساهمة القطاع الخاص.

جدول رقم (4. 13): البرنامج السباعي 2020-2026 لبناء محطات تحلية المياه في المملكة العربية السعودية.

المنطقة	المحطة	الطاقة الإنتاجية (م ³ /اليوم)	السنة	مجموع الإنتاج
المنطقة الشرقية (الرياض، قاسم وباقي الأليم الشرقية)	جبيل 3 -أ-	600 ألف	2022	2,8 مليون
	جبيل 3 -ب-	600 ألف	2023	
	جبيل 6	300 ألف	2023	
	رأس الخير 2	600 ألف	2023	
	رأس الخير 3	400 ألف	2023	
	جبيل 4	300 ألف	2025	
المنطقة الغربية (مكة، المدينة، البحاح، تبوك)	رأس المحيسن	300 ألف	2022	2 مليون
	رابغ 4	600 ألف	2022	
	تبوك 1	400 ألف	2023	
	رابغ 5	400 ألف	2024	
	رايس 2	300 ألف	2025	
المنطقة الجنوبية (جازان، عسير)	الشقيق 4	400 ألف		700 ألف
	جازان 1	300 ألف		

المصدر: SWPC, 7 Year Statement Report 2020-2026

لمواجهة هذه الوضعية فقد أقرت المملكة خطة وطنية للنهوض بقطاع المياه بداية من العام 2017 وحتى آفاق 2030 تستهدف بناء منظومة مائية حديثة قائمة على الكفاءة والفعالية بمساهمة من جميع الأطراف خاصة القطاع الخاص، وترتكز هذه الخطة على تكثيف مشاريع تحلية المياه لتغطية الفجوة المتوقعة لعام 2026 والمقدرة بـ: 5,5 مليون

متر مكعب في اليوم أين تم إقرار بناء 11 محطة جديدة موزعة بين الجهتين الشرقية والغربية للمملكة إلى جانب محطتين بالمنطقة الجنوبية لسد هذه الفجوة ورفع مساهمة تحلية مياه البحر إلى 90% من إجمالي المخزون من مياه الشرب¹، هذه المحطات التي يستعرضها الجدول رقم (4. 13) أعلاه يبين أن الطاقة الإجمالية لهذه المحطات سوف يصل 5,5 مليون م³/اليوم أما تسليم هذه المحطات فبدأ سنة 2022 بتسليم ثلاث محطات، تليها خمس محطات في سنة 2023 ثم البقية.

إن تنفيذ هذا البرنامج يستدعي حشد مزيد من المصادر والإمكانات المالية والتقنية وإشراك القطاع الخاص المحلي والأجنبي، هذا الأخير الذي يساهم في إنتاج 40% من مياه الشرب والسقي والصناعة المحلاة في المملكة بينما تتكفل الشركة العامة لتحلية المياه المالحة (SWCC) بتوفير 60% الباقية، تبعاً لذلك تم تفعيل دور الشركة السعودية لشراكات المياه (SWPC) (Saudi Water Partnership Company) المملوكة لوزارة المالية وبمشاركة وزارة البيئة، وزارة المياه والزراعة، وفي إطار الإستراتيجية الجديدة أصبحت (SWPC) مسؤولة عن وضع وتنفيذ المشاريع في إطار الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) في مجال المياه والتطهير، كما أنها المشتري الوحيد للمياه التي توفرها هذه الوحدات الخاصة وتقوم بضخها في الشبكة الوطنية العامة للمياه، وقد حققت نتائج مرضية من خلال إطلاق 38 محطة لخدمات تحلية وتوزيع وتخزين المياه و19 محطة لمعالجة مياه الصرف في المملكة في انتظار استكمال التحضير لإطلاق 60 مشروعاً آخر بقيمة إجمالية قدرها 35 مليار ريال سعودي أي ما يعادل حوالي 6 مليار دولار أمريكي*، وتستهدف خطة المملكة توفير 90% من المياه من طرف محطات تحلية مياه البحر المزمع إنجازها آفاق 2030 في أكبر الدول اعتماداً على نظام تحلية مياه البحر بنسبة 22% من إجمالي المياه المحلاة في العالم.

الجدول رقم (4. 14): المرحلة الأولى من خطة (SWPC) لبناء محطات تحلية المياه في المملكة.

المشروع	الطاقة الإنتاجية (م ³ /اليوم)	قيمة الاستثمار (مليون \$)	الصيغة	التكلفة المتوسطة/م ³	التاريخ
رابع 3	600 ألف	720	BOT	\$0,53	أفريل 2019
الشقيق 3	450 ألف	610	BOOT	\$0,52	ماي 2019
جيل 3 أ-	600 ألف	650	BOT	\$0,41	ديسمبر 2020
ينوع 4	450 ألف	580	BOT	\$0,46	مارس 2021
جيل 3 ب-	570 ألف	704	BOT	\$0,42	أكتوبر 2021

المصدر: <https://swforum.sa>

¹ SWPC, Seven-Year Statement Report 2020-2026, P: 8.

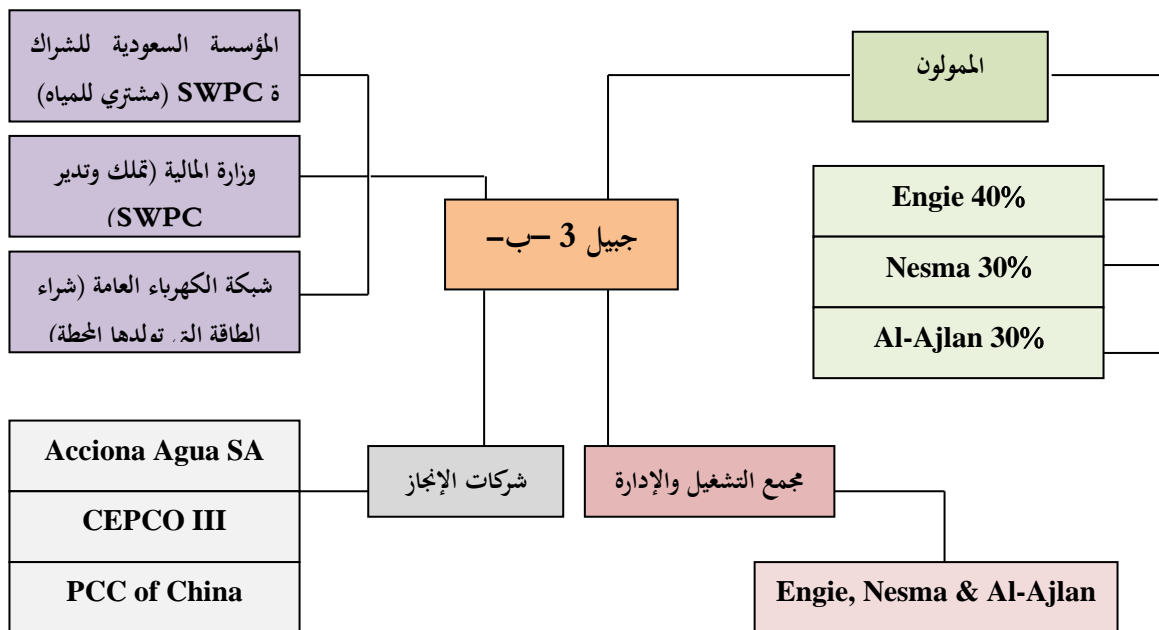
* تعود هذه الأرقام والمعطيات إلى التقرير الصادر عن منتدى المياه السعودي (6-8 مارس 2022) متوفر على الرابط:

<https://swforum.sa/sitecontent/uploads/editor/SWF2020/Presentations/p1/03-Khaled%20Alqureshi.pdf>

في مرحلتها الأولى أشرفت (SWPC) على إطلاق خمس مشاريع لبناء محطات تحلية مياه البحر بالشراكة مع القطاع الخاص، ومن الجدول رقم (4. 14) السابق نجد أن تكلفة المحطات الخمس قد فاق 3,2 مليار دولار أمريكي بطاقة إنتاجية تقدر بـ: 2.670.000 م³/اليوم أي ما يعادل 1 مليار م³/السنة وهو رقم يعادل الطاقة التخزينية القصوى لسد بني هارون أكبر السدود في الجزائر، كما يتجاوز طاقة تحلية المياه الإجمالية في الجزائر التي تناهز 2,2 مليون متر مكعب/اليوم. ونستعرض من خلال التجربة السعودية بعض المشاريع الكبرى التي تم إطلاقها مؤخرا في المملكة في إطار الشراكة مع القطاع الخاص لتحلية مياه البحر ضمن أولويات المملكة لتحقيق الأمن المائي وضمان استدامة في مواردها وكذا الحفاظ على مخزونها الطبيعي ومياهها الجوفية ضمن رؤيتها الشاملة لعام 2030 الموسومة بـ: "توفير مصادر وخدمات مياه آمنة ومستدامة وتكلفة مقبولة لسكان المملكة بالشراكة مع القطاع الخاص".

1. محطة تحلية المياه الجبيل 3-ب-: تمثل الجزء الثاني من أكبر محطات تحلية مياه البحر في المملكة من حيث طاقة الإنتاج التي تقارب 1,2 مليون م³/اليوم وهي محطة الجبيل المنجزة على مرحلتين، وينتج هذا القسم (الجبيل 3 ب) 570 ألف م³/اليوم من المياه الصالحة للشرب باستخدام تقنية التناضح العكسي (Reverse Osmosis) كواحدة من أحدث التكنولوجيا فعالية والتي تعتمد على الطاقة المتجددة في توفير مصدرها من الطاقة، جاء المشروع لتطوير المحطة وإطلاق شركة الجبيل الدولية للمياه عبر مساهمة كاملة من الشركاء الخواص الذين يتحصلون على عائدات مقابل بيعهم للمياه المنتجة لصالح شركة (SWPC)، يمتد العقد الموقع مع تجمع مشكل من Engie و Nesma و Al-Ajlan بمساهمة قدرها 40% و 30% و 30% على التوالي وفق صيغة البناء، التشغيل ونقل الملكية (BOT) على مدار 25 سنة ويمول منطقتي الرياض والقاسم بالمياه، وكان التجمع قد قدم عرضا يتم من خلاله طرح المياه المحلاة بتعريف قدرها 1,591 ريال سعودي لكل 1 م³ من الماء الصالح للشرب، ويبين لنا الشكل رقم (4. 20) هيكل تمويل وتنفيذ المحطة.

شكل رقم (4. 20): هيكل مشروع جبيل 3-ب- لتحلية المياه (المملكة العربية السعودية).



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات SWPC وشركائها.

تقدر تكلفة المشروع بـ: 704 مليون دولار أمريكي تم تمويل 24% مباشرة من طرف الشركاء أما 76% الباقية فقد تم تمويلها عن طريق قرض (538 مليون دولار أمريكي) على فترة طويلة الأجل (27 سنة) تحصلت عليه شركة المشروع من مجموعة دائنين ومؤسسات بنكية، بالنسبة لأشغال البناء تم إسنادها لمجموع شركات عالمية وهي (Acciona Agua SA) الإسبانية و (SEPCO III Electric) و (PCC) الصينيتين.

2. محطة تحلية المياه الشقيق 3: تقع في الجهة الجنوبية الغربية للمملكة على ساحل البحر الأحمر بمنطقة جازان إنتاجية تقدر بـ: 450 ألف متر مكعب يوميا من مياه الشرب توجه لتموين قرابة 2 مليون نسمة يقطنون منطقتي جازان وعسير، تم تنفيذ المشروع عبر آلية الشراكة مع القطاع الخاص (بناء-تشغيل-ملكية BOO) لمدة 25 سنة مع تجمع ضم كلا من (Marobini) اليابانية بنسبة 45%، (Acciona) الإسبانية بـ: 10%، شركة عبد اللطيف جميل السعودية بـ: 30% وروافد الحضارة القابضة السعودية بـ: 15%، بلغت تكلفة إنجاز المشروع 2,1 مليار ريال سعودي أي ما يعادل 607 مليون دولار أمريكي وقد تم استلام المشروع ودخوله حيز الخدمة بتاريخ 23 جانفي 2022 لتبدأ مرحلة التشغيل والصيانة. تم تمويل المشروع عن طريق قرض طويل الأجل قدمته مجموعة من البنوك التجارية (Crédit Agricole، البنك الوطني التجاري، Norinchukin Bank، Samba Financial Group، Sumitomo Mitsu Bank) حصل عليه التجمع الفائز بالصفقة بـ 450 مليون دولار أمريكي¹، وقدرت مساهمة الشركاء بـ: 157 مليون دولار أمريكي منها 104 مليون دولار أمريكي تمثل المساهمة المباشرة و53 مليون دولار أمريكي قرض من مجموعة (SMBC).

3. محطة تحلية المياه رابغ 3: من أكبر محطات تحلية المياه والتي يتم تنفيذها عبر آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في المملكة والخليج العربي والعالم، تقع بالجهة الغربية للمملكة وتقوم بتموين أكثر من 3 مليون نسمة بمياه الشرب في منطقتي مكة والمدينة، تبلغ طاقتها الإنتاجية 600 ألف متر مكعب / اليوم بقيمة 720 مليون دولار أمريكي، تم تأسيس شركة المشروع في جويلية من العام 2018 تحت مسمى (ACWA) وأسندت الأشغال لتحالف شركات عالمية وهي (SepcoIII) و (SidemVeolia) و (Abengoa) لتنفيذ المشروع، حصل المشروع على تسهيل ائتماني قدره 550 مليون دولار أمريكي على فترة 27 سنة قدمه مجموعة من المقرضين (Natixis، MUFGBank، RiyadhBank، SAMBA)، يتم تشغيل المحطة عبر تقنية التناضح العكسي (RO) ذات الكفاءة العالية لتخفيض من تكلفة تحلية المتر المكعب الواحد دون 0,53 دولار وأقل من 3,5 KWh.

4. محطة تحلية المياه ينبوع 4: في شهر فيفري من العام 2020 وقعت الشركة السعودية لشراكات المياه عقدا لتطوير محطة ينبوع البحر لتحلية المياه بطاقة إنتاجية تقدر بـ: 450 ألف متر مكعب من المياه المحلاة الموجهة لتموين المدينة المنورة ومكة المكرمة باستخدام تقنية التناضح العكسي (RO) إضافة إلى مد قنوات تحويل المياه المنتجة على مسافة 40 كلم وهي أول تجربة لمد قنوات نقل المياه بالتعاون مع شركات خاصة في المملكة، يأتي هذا المشروع في إطار الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ رؤية المملكة 2030 لتحقيق الأمن المائي، تصل مساهمة الشركاء الأجانب في المشروع إلى 76%

¹ (تاريخ المشاهدة : 22 جانفي 2022، 22 ساو 30) <https://www.marubeni.com/en/news/2019/release/20190130E.pdf>

بينما يتكفل شركاء محليين بتمويل 24% من قيمة المشروع المقدرة بـ: 2,167 مليار ريال سعودي أي ما يعادل 580 مليون دولار أمريكي، يتشكل التجمع الحائز على المشروع من شركة (Engie) الفرنسية والشركة السعودية (Mowah.co) لتحلية المياه، اتخذ عقد الشراكة صيغة البناء والتشغيل والصيانة (BOOT) لمدة 25 سنة بينما مدة الإنجاز هي 2 سنة و8 أشهر إذ من المرتقب تسليم المشروع نهاية العام 2023.

ثانيا: التجربة المغربية في تحلية مياه البحر.

لضمان الأمن المائي وتوفير حاجاتها من هذا المورد الحيوي والحفاظ على الثروة المائية الجوفية والسطحية في ظل التغيرات المناخية، تسعى المملكة المغربية جاهدة لزيادة مواردها من المياه الشروب وتلك الموجهة لدعم النشاط الزراعي والصناعي والخدمي من خلال مصادر غير تقليدية وعلى رأسها تحلية مياه البحر على امتداد الساحل الغربي والشمالي للبلد، هذا البرنامج تضمنته خطة المملكة 2020-2027 لدعم منظومة المياه الصالحة للشرب وتلك المخصصة للري مع تخصيص غلاف مالي يفوق 12 مليار دولار أمريكي لتنفيذ الخطة، يعتبر توفير الطاقة لمحطات تحلية المياه أكبر التحديات التي تهدد نجاح مشاريع تحلية مياه البحر على الصعيدين المالي والبيئي بالنظر لحاجة هذه المشاريع لكميات هائلة من الطاقة بصفة دائمة ومستمرة بما يجعل من خفض تكلفة الطاقة شرطا أوليا لإقامة مثل هذه المشاريع¹، وفي إطار تحقيق هذا الهدف يقوم مشروع تحلية مياه البحر هذا على ربط المحطة وتزويدها بمصادر الطاقة المتجددة التي تزخر بها المنطقة الجنوبية للمملكة وعلى رأسها الطاقة الشمسية، وعليه فإن إدماج مصادر الطاقة المتجددة في مشاريع محطات تحلية المياه يفتح آفاقا واعدة لتحسين كفاءة هذه المشاريع من بوابة تخفيض تكاليف الإنتاج والتي تمثل تكلفة الطاقة نسبة عالية. في هذا المنحى بالذات، أطلق المغرب مشروع بناء أضخم محطة لتحلية مياه البحر على المستوى الإفريقي في إطار عقد شراكة مع القطاع الخاص (PPPs)، وتقع بمنطقة أشتوكة آيت باها على ساحل المحيط الأطلسي بالقرب من مدينة أغادير بطاقة إنتاجية تفوق 275 ألف متر مكعب/يوميا بتكلفة متوسطة قدرها 5,35 درهم/متر المكعب أي أقل من 0,57 دولار/متر المكعب، ويتم ربطها بمجمع نور ورزازات للطاقة الشمسية المركزة بما يساهم في تخفيض تكلفة تحلية المياه من خلال ما يلي²:

○ تخفيض التكلفة الناتجة عن استهلاك الكهرباء بنسبة تتراوح بين 50% و60%؛

○ تخفيض تكاليف الاستثمار والصيانة على المديين المتوسط والطويل.

¹ Soufian El-Ghizel et al, **Desalination in Morocco: status and prospects**, Desalination and Water Treatment N° 231, 2021, PP: 1-15.

² Domingo Zarzo, Daniel Prats Rico, **Desalination and energy consumption. What can we expect in the near future?**, Desalination, N° 427, 2018, PP: 1-9.

يضم عقد الشراكة كلا من المكتب الوطني للكهرباء والماء (ONEE)، البنك المغربي للتجارة الخارجية لإفريقيا، وشركة (Abengoa) الإسبانية، ويعتبر المشروع ثنائي الأهداف يتعلق في جزئه الأول بتوفير مياه الشرب لمنطقة أغادير الكبرى والمناطق المجاورة والتي تضم أزيد 1,6 مليون نسمة، والجزء الثاني يهدف لتوفير مياه الري والسقي الزراعي لمنطقة أشتوكة الزراعية العالية الخصوبة على مساحة 15 ألف هكتار بما يشكل مساهمة فعالة في التنمية المحلية ودعم صادرات البلد من المنتجات الزراعية¹، انطلقت أشغال إنجاز هياكل المحطة في جويلية 2018 التي تم تسليمها كليا في انتظار استكمال أشغال الربط والتوزيع لمياه الشرب والري.

قدرت تكلفة المشروع الإبتدائية بـ: 4,4 مليار درهم ما يعادل 470 مليون دولار أمريكي* بمساهمة مشتركة بين مختلف الفاعلين الاقتصاديين حيث يلتزم الشريك الخاص بتقديم مساهمة في حدود 2,35 مليار درهم (53,5%) ويتم جمع قرابة 200 مليون درهم (4,5%) كمساهمة من الفلاحين والمنتجين المحليين بينما تمول السلطات العامة في إطار برنامج دعم الاستثمار العمومي بغلاف قدره 1,86 مليار درهم (42%)، تم تشغيل المحطة عبر تقنية التناضح العكسي (RO) باعتبارها أنجع طرق التحلية وأقلها تكلفة (من 0,45 إلى 0,66 دولار / للمتر المكعب)، أما الجدير بالإشادة في هذا المشروع فهو اعتماد الطاقة المتجددة لتزويد المحطة بالطاقة من خلال ربطها بمجمع "نور" لإنتاج الكهرباء من الطاقة الشمسية المركزة من مصادر الألواح الشمسية (Photovoltaic)، وفي هذا دعم لبرنامج المملكة لدعم الطاقات المتجددة المعتمد في خطة التحول الطاقوي نحو المصادر النظيفة والمتجددة (انظر المبحث الثاني من الفصل الثالث). ويجمع اتفاق الشراكة المبرم عام 2017 هيئات وطنية عامة ومتعاملين خواص محليين وأجانب وضمت القائمة كلا من وزارة الاقتصاد والمالية، وزارة الفلاحة والصيد البحري وتنمية المياه والغابات، المكتب الوطني للطاقة والمياه (ONEE)، الشركة الإسبانية (Abengoa) والبنك المغربي (BMCE) لبناء محطة التحلية بقيمة تناهز 470 مليون دولار أمريكي مع استثمارات إضافية من طرف المكتب الوطني لخدمات الكهرباء والماء لمد قنوات تحويل المياه المنتجة على مسافة 44 كم وبناء خزان مائي بطاقة 35.000 م³ لمياه الشرب وآخر بطاقة 42.000 م³ لمياه الري إضافة لمد شبكة الربط بالطاقة تجاه محطة نور ورزازات على مسافة 55 كم إضافة إلى الربط بشبكة توزيع المياه على امتداد 489 كم.

ثالثا: الدروس المستخلصة من تجربي المملكة العربية السعودية والمملكة المغربية.

حققت تجربة المملكة العربية السعودية في إدماج القطاع الخاص عبر عقود الشراكة (PPPs) لتحلية مياه البحر نجاحا باهرا على عدة أصعدة ويرى المتابعون أن المملكة قادرة على تأمين مصادرها من المياه في المستقبل المنظور، هذا النجاح نستعرضه في النقاط التالية:

¹ Hirich Abdelazi et al, **Contribution of seawater desalination to cope with water scarcity in Souss Massa Region in Southern Morocco. In The Souss-Massa River Basin, Morocco**, Springer International Publishing, vol. 53, 2016, PP: 78-92.

* تم اعتماد متوسط سعر صرف الدرهم مقابل الدولار في شهر جويلية 2018 لحساب هذا الرقم (1 دولار أمريكي = 9,4216 درهم مغربي) المصحح به على موقع البنك المركزي المغربي: www.bkam.ma (تاريخ المشاهدة: 2023/01/25).

- تأمين حاجيات المملكة من مصادر المياه في ظل شح الموارد المائية وزيادة الطلب الداخلي؛
 - بينت التجربة السعودية مدى أهمية الإطار المؤسسي لتحقيق البرامج التنموية بالنظر للدور الفعال الذي لعبته الشركة السعودية لشراكات المياه (SWPC) ومن ورائها المركز الوطني للتخصيص (NCP) في وضع ومتابعة برنامج المملكة العربية السعودية لتحلية مياه البحر في مراحل المتعاقبة؛
 - توفير مبالغ مالية ضخمة عن طريق الشركاء الخواص الأجانب والمحليين وتخفيف العبء على الموازنة العامة في فترة عرفت فيها أسعار النفط أزمة حادة أثرت على موارد المملكة إضافة إلى الركود الذي تسببت فيه جائحة كورونا لتجد في الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) موردا فعالا لدعم برامجها التنموية؛
 - نجاح نموذج الشراكة المطبق في المملكة لبناء محطات تحلية المياه في تحقيق نسبة هامة من الكفاءة والفعالية الناتجة أساسا عن فتح القطاع أمام المنافسة وإدماج التكنولوجيات الحديثة، وفي هذا الباب نلاحظ نجاح هذه المشاريع في خفض تكلفة المتر المكعب 15 إلى 20% مقارنة بمشاريع مماثلة أسندت للشركة العامة لتحلية المياه الوطنية، كما خفضت نسبة استهلاك الطاقة 40% تقريبا، مع ضمان جودة عالية للمياه المنتجة؛
 - استعمال هذه المحطات لتقنيات حديثة سمحت بتخفيض انبعاث الغازات السامة وقلل من النفايات وساهم في الحفاظ على البيئة والمحيط، ما يعطي انطبعا عن تكامل المشروع السعودي لتحلية المياه الذي تضمن أهداف إيكولوجية تنسجم ورؤية المملكة لعام 2030؛
 - تعتمد هذه المحطات بشكل كبير على الطاقات المتجددة وإنتاج حاجاتها من الطاقة ذاتيا وفي ذلك مثلا للفعالية والنجاعة التي وفرها الشركاء الخواص المحليون والدوليون من خلال إدماج مزيد من التقنيات والتكنولوجيا الحديثة في بناء وتسيير محطات تحلية المياه.
- من جهتها؛ فقد أعطت التجربة المغربية أبعادا جديدة لبرامج التنمية المستدامة وإدماج تقنيات الطاقة المتجددة لتزويد محطات تحلية مياه البحر بالطاقة اللازمة للتشغيل، علما أن مصادر الطاقة تمثل 60% من تكاليف هذا النوع من المشاريع، وبناء على الرغبة الصريحة التي أبدتها السلطات الجزائرية في وضع خطة عاجلة لبناء ثمانية محطات جديدة لتحلية المياه تتراوح طاقتها الإنتاجية من 100 ألف إلى 200 ألف متر مكعب/اليوم ورفع الطاقة الإجمالية للجزائر إلى 1,4 مليون متر مكعب في اليوم من المياه المحلاة لتزويد المدن الساحلية والتجمعات الحضرية على عمق 150 كم، وهنا يمكن الإعتماد على أساليب الشراكة مع القطاع الخاص لإدماج الطاقات المتجددة كمصدر لتزويد محطاتنا المستقبلية بالطاقة، ما يسمح بتنفيذ مشاريع ومحطات تحلية مياه البحر وصولا لتحقيق الأمن المائي في الجزائر وتحرير جزء كبير من المياه الجوفية ومياه السدود لتغطية حاجيات القطاع الزراعي (انظر المطلب الأول من المبحث)، وعليه فإن اعتماد محطات تحلية مياه البحر على الطاقات المتجددة سيما الشمسية تعد أحد الحلول الناجعة في مناطق تتميز بالإشراق الشمسية الطويلة

والدائمة مثل الجزائر، وفي ذلك تخفيف للضغط على شبكات الطاقة التقليدية وتأمين لمصادر الطاقة الموجهة لمثل هذه المشاريع ذات الأهمية الكبرى.

وعلى ضوء تجربة بناء محطة أشتوكه آيت باها والتي تنبئ بنتائج مشجعة على جميع الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والإيكولوجية ودورها في دعم التنمية المستدامة فإنه من الواجب التنبيه إلى هذه الفكرة وضرورة تطبيقها محليا لتعويض مصادر الطاقة لمحطات تحلية المياه الجزائرية والتي تعتمد على الغاز الطبيعي بشكل أساسي بما يسمح بتحرير جزء كبير من الإنتاج الوطني للغاز لتغطية الطلب المحلي المتزايد، كما أنه يتوجب علينا التنبيه إلى أن زمن الغاز الرخيص قد ولى وأن استمرارنا في الإعتماد على الغاز الطبيعي لتشغيل محطات التحلية إنما هو هدر لمواردنا وزيادة في تكاليف الإنتاج، وعليه فقد أصبح لزاما التوجه نحو المصادر المتجددة لتأمين تشغيل المشاريع الإستراتيجية ذات الكثافة الطاقوية وعلى رأسها محطات تحلية المياه.

المطلب الثالث: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم قطاع الصرف الصحي على ضوء التجارب الدولية.

من جهتها تشكل أنظمة التطهير والصرف الصحي عاملا هاما في البناء الحضاري ودعم المجتمع وتحسين الوضع الصحي للفرد ودعم التوازن البيئي والإيكولوجي، إضافة إلى دورها في الحفاظ على الموارد المائية المتاحة وإعادة توزيعها على القطاعات الأخرى سيما الزراعة والصناعة والنظافة والبيئة، والكلام عن هذه النظم يقودنا للحديث عن سلسلة من المشاريع والبرامج المترابطة من شبكات الربط وجمع المياه القذرة إلى محطات المعالجة والتطهير وصولا إلى أنظمة إعادة الاستعمال في قطاعات مختلفة، وقد زادت أهمية قطاع التطهير مع التطور الكبير للمراكز الحضرية أو ما يعرف بالمدينة إضافة إلى ارتفاع معدلات التصنيع، عاملين أساسيين في تحديد مستويات استهلاك وصرف المياه ومنه وضع الإستراتيجية اللازمة لمعالجة هذه المخلفات السائلة حفاظا على الحضارة والمدينة.

لهذه الأسباب وأخرى تسعى الدول لبناء أنظمة تطهير حديثة لمواكبة السياسات العامة ودعم نماذج أكثر تحضرا ورقيا تجمع بين الرفاهية وحماية الموارد، وقد عرفت البنية التحتية للتطهير تطورا فنيا وتقنيا كبيرا في السنوات الأخيرة كما أن بناء وتشغيل وصيانة أنظمة التطهير في التجمعات الكبرى أصبح يشكل تحديا للحكومات المحلية بالنظر لمتطلبات ذلك ماليا وتقنيا، ولمواجهة هذه الوضعية سارعت عديد الدول والحكومات وحتى البلديات إلى التعاون مع مؤسسات القطاع الخاص فيما يعرف بالشراكة (PPPs) لتحقيق أهدافها في مجال بناء، تشغيل وصيانة أنظمة التطهير، وفي هذا الصدد نحاول تقديم بعض النماذج التي نرى فيها عبرة وإمكانية تطبيقها محليا في إطار بناء سياسة وطنية ناجعة للقطاع.

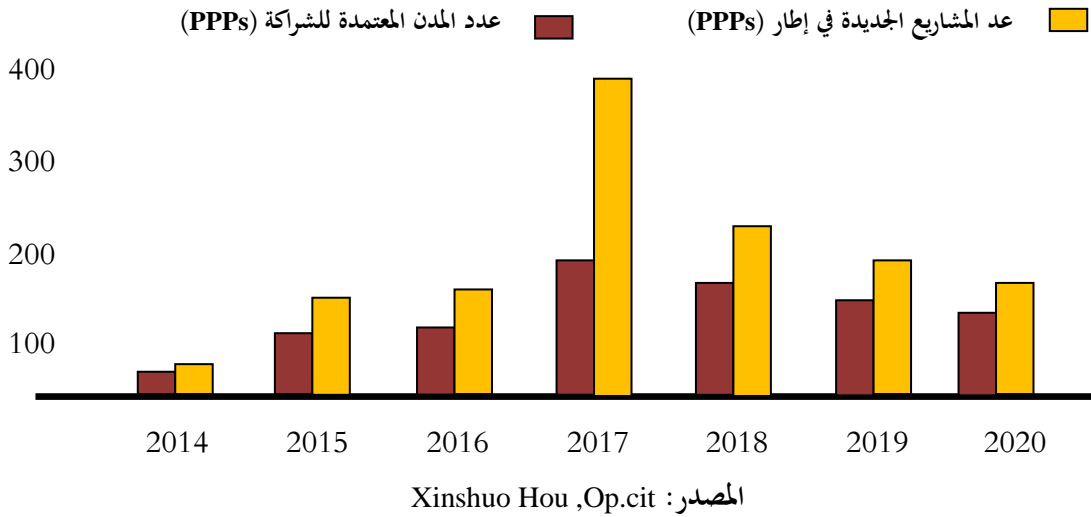
أولا: التجربة الصينية في توظيف (PPPs) لإدارة شبكات الصرف الصحي في المدن الكبرى.

إن حجم التطور الهائل في البنية الحضرية والتجمعات السكانية وما رافقه من نسيج صناعي جعل من الصين محور اهتمام للعارفين والمختصين في أنظمة التطهير والصرف الصحي قياسا بكمية المياه المستعملة والتي يتم طرحها على مدار اليوم والساعة من المساكن والمصانع ومختلف الوحدات الإنتاجية والتي تتعدى 55 مليار متر مكعب في السنة بما يجعل

منه تهديدا للصحة والبيئة وسلامة موارد الصين المائية، هذا الرقم الفلكي خلف ضغوطا كبيرة على الحكومة المركزية والحكومات المحلية في مختلف الأقاليم والمقاطعات الصينية لبناء منظومة حديثة وفعالة لتسيير شبكات الصرف الصحي وربط السكان ومختلف الوحدات الإنتاجية، علما أن الصين تأوي 20% من سكان العالم (أكثر من 1,4 مليار نسمة)¹، وتضم أكبر نسيج صناعي على الكرة الأرضية وهنا جاء الدور على القدرات المادية والبشرية والتقنية للسلطات الصينية وطاقاتها لإدارة هذا التحدي.

بحلول العام 2015 اعتمدت الصين خطة وطنية لتطوير منظومة الصرف الصحي بالتعاون مع القطاع الخاص وأصبحت تعرف اختصارا بـ: (PPPSTs) بدءا بإصدار قانون جديد لتنظيم القطاع والإنطلاق في تحديث شبكات الصرف الصحي ومحطات تصفية المياه القذرة عبر إقرار ميزانية إضافية تقدر في حدود 35% وتشجيع المتعاملين المحليين والأجانب للاستثمار في القطاع²، ويشير التقرير الصادر عن الحكومة الصينية تحت عنوان "الصين-الدليل التجاري" الصادر بتاريخ 04 جانفي 2022 أن حجم استثمارات البلد في مجال نظم صرف المياه ومعالجتها بلغ 81,6 مليار دولار أمريكي بين عامي 2015-2020 وتحصي الصين أكثر من 511 ألف كلم من شبكات الصرف الصحي وما يفوق 10 آلاف محطة لمعالجة المياه القذرة تغطي 95% من المناطق الحضرية و30% من المناطق الريفية³، ويوضح الشكل رقم (4. 21) انتشار آلية الشراكة لتنفيذ مشاريع البرنامج الصيني (PPPSTs) عبر حوالي 1.400 مشروع شمل أكثر من 900 مدينة صينية.

شكل رقم (4. 21): توسع برنامج (PPPSTs) عبر المدن الصينية بين 2015-2020.



¹ <https://data.worldbank.org/country/CN> (تاريخ المشاهدة : 11 جانفي 2023، 22 سا و20د)

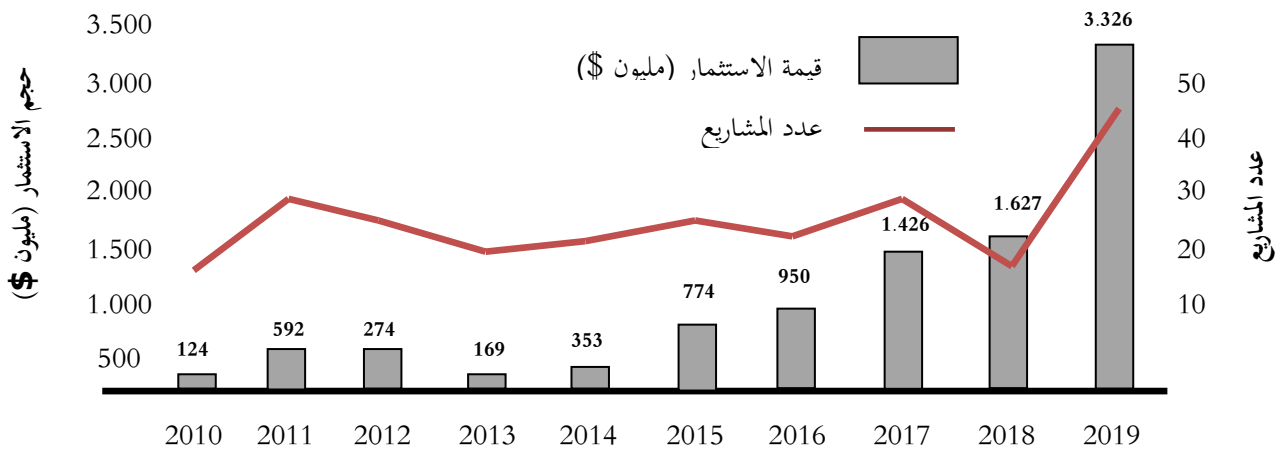
² Huimin Li et al, **Identifying Factors Affecting the Sustainability of Water Environment Treatment Public-Private Partnership Projects**, Hindawi Advances in Civil Engineering, Vol. 2019, PP: 1-15.

³ Dong Huang et al, **Current state and future perspectives of sewer networks in urban China**, Front. Environ. Sci. Eng., Vol. 12, N°3, 2018, PP: 157-169.

تعتزم الصين المضي قدما في تعزيز قدرات القطاع في برنامج ضخم بين 2021-2025 من خلال بناء وتحديد 80 ألف كلم من شبكات الصرف الصحي ورفع طاقة المعالجة بـ 20 مليون م³/اليوم في أكبر عملية تهيئة وتحديث لمشاريع القطاع في تاريخ الصين الحديث، ولإنجاح هذه الخطة عمدت الحكومة الصينية إلى إدماج مزيد من رأس مال القطاع الخاص وكسر احتكارها للقطاع والخدمات التي يقدمها عبر آلية الشراكة (PPPs) والتي عرفت تطورا ملحوظا خلال العقدین الماضيين مع استكمال الأسس التشريعية والمؤسسية المنظمة لعقود الشراكة بعد العام 2014، ومع نهاية العام 2020 سجلت جمهورية الصين الشعبية 1.294 مشروعا في إطار الشراكة (PPPs) من القطاع الخاص شملت بناء وتحديد وتشغيل شبكات الصرف الصحي ومحطات تصفية المياه القذرة حيث تم منح حوالي 93% من هذه المشاريع بداية من سنة 2015¹، وقد تضاعف عدد المدن التي اعتمدت نموذج الشراكة لتطوير شبكات الصرف الصحي مع تعاقب السنوات وتصل إلى 233 مدينة في مختلف الأقاليم، ما يبين التوسع الكبير الذي شهدته آلية الشراكة في جمهورية الصين الشعبية لتحديث قطاع الصرف الصحي.

أخذت مشاريع الشراكة في شبكات التطهير والصرف الصحي نسبة معتبرة من إجمالي العقود الموقعة في قطاع المياه في جمهورية الصين الشعبية، تصل هذه النسبة إلى 90% طبقا لقاعدة بيانات البنك الدولي والموضحة في الشكل رقم (4. 24) أدناه، وتشير هذه الأخيرة أن جمهورية الصين الشعبية وقعت 234 عقد شراكة في قطاع المياه بقيمة إجمالية قدرها 9,615 مليار دولار أمريكي خلال الفترة الممتدة بين 2010-2019، شكلت مشاريع الصرف الصحي النسبة الأكبر والتي تتجاوز 80% بقيم تفوق 8,5 مليار دولار أمريكي، ما يؤكد الدور الفعال للشراكة في تنمية قطاع المياه بصفة عامة وشبكات الصرف الصحي بصفة أخص.

شكل رقم (4. 22): تطور الشراكة (PPPs) في قطاع المياه في الصين الشعبية بين 2010-2019 (مليون \$).



المصدر: World Bank, PPI Visualization Dashboard, 2020

¹ Xinshuo Hou, **Can Public-Private Partnership Wastewater Treatment Projects Help Reduce Urban Sewage Disposal? Empirical Evidence from 267 Cities in China.** Int J Environ Res Public Health. Vol. 19, N° 7298, 2022, PP: 1-24.

الدروس المستخلصة من التجربة الصينية: من خلال دراستنا للتجربة الصينية في تنفيذ مشاريع الصرف الصحي ومعالجة المياه القذرة عبر مختلف المناطق الحضرية والريفية يمكننا استخلاص العبر التالية:

○ قطاع التطهير والصرف الصحي يكتسي أهمية بالغة في عملية البناء الحضري فلا تقدم ولا ازدهار دون بناء نظام تطهير آمن وشامل وصادق للبيئة وفق معايير السلامة والأمن الصحي، مع ضمان توسعة شبكاته في البدو كما في الحضر؛

○ إن نجاح الشراكة (PPPs) لا بد لها من إطار قانوني ومؤسسي ينظمها ويحدد العلاقة والأهداف وفق خطط وبرامج مدروسة تبعا للحاجات والإمكانات المتاحة، حيث لاحظنا تطورا سريعا في العقود المبرمة في إطار الشراكة بداية من العام 2014 المصادف لتعديل القوانين المسيرة للقطاع وإطلاق برنامج (PPPSTs)؛

○ لا يمكن للدولة بمفردها توفير حاجيات جميع الأفراد والوحدات الاقتصادية خاصة الصناعية من ربط بشبكات التصريف ومعالجة مخلفاتها السائلة ذات الأثر الصحي والبيئي الكبير بل لا بد من إشراك باقي الأطراف الفاعلة خصوصا القطاع الخاص بحثا عن المزايا المالية والفنية والفعالية، وخير مثال على ذلك لجوء الصين للقطاع الخاص رغم ما تملكه من إمكانيات كبيرة لتطوير قطاع التطهير؛

○ تطوير أنظمة التطهير يمثل خطوة فعالة وأساسية في الحفاظ على الموارد المائية المتاحة وضمان الأمن المائي الذي يشكل خلفية لتحقيق الأمن الغذائي للبلد.

ثانيا: تجربة المملكة الأردنية الهاشمية.

تم تصنيف الأردن كثاني أفقر دول العالم من حيث مصادر المياه والتي تواجه ضغطا كبيرا نتيجة ارتفاع الطلب والاستخراج الجائر للمياه الجوفية والتغيرات المناخية، كل ذلك ساهم في تراجع نصيب الفرد الأردني من 3.600 م³ في السنة عام 1946 إلى أقل من 100 م³ في السنة العام 2017¹، ليزداد الوضع المائي سوءا ويشكل تحديا وطنيا في ظل انحسار الموارد وارتفاع الطلب في مختلف القطاعات مما سيؤدي إلى إجهاد كبير في مصادر المياه بشكل متسارع بما ينعكس سلبا على الأداء الاقتصادي سيما قطاع الزراعة، وهنا برزت أهمية استخدام المياه المسترجعة من شبكات الصرف الصحي المنزلي والمخلفات الصناعية السائلة القابلة للتصفية بصفتها موردا إضافيا غير تقليدي يمكنه سد العجز والفجوة المائية في الأردن، خاصة في قطاعات الزراعة والصناعة وبعض النشاطات التي يزداد فيها الطلب على المياه، وفي هذا السياق تم التوقيع عام 2006 على عقد بناء محطة لتصفية ومعالجة المياه القذرة لمحافظة عمان والزرقاء بما يسمح باسترجاع نسبة هامة من المياه المعالجة.

¹ وزارة البيئة (المملكة الأردنية الهاشمية)، المشروع الوطني لمراقبة نوعية المياه في الأردن، التقرير السنوي 2020.

1. بناء وتشغيل محطة السمرا لمعالجة المياه القذرة (الأردن).

تم تشييد محطة السمراء لمعالجة مياه الصرف الصحي عام 2008 بموجب عقد بناء امتلاك ونقل الملكية (BOT) لمدة 25 عام مبرما بين الحكومة الأردنية وشركاء محليين وأجانب بتكلفة إجمالية قدرها 169 مليون دولار أمريكي بتمويل مشترك، وقدرت مساهمة الحكومة الأردنية بـ: 14 مليون دولار أمريكي، الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية (USAID) بمساهمة قدرها 78 مليون دولار أمريكي، أما شركة إدارة المشروع المسماة (SPC) التي تضم شركة (SUEZ) للخدمات المائية العالمية ومجمع (ONDEO) وشركة (Morganti) فكانت مساهمتهم بمبلغ 17 مليون دولار أمريكي، إضافة إلى حصول المشروع على قرض من مجموعة بنوك يقودها البنك العربي بقيمة 60 مليون دولار أمريكي، وتبلغ طاقة المحطة 267 ألف م³/اليوم والتي تمثل 70% من المياه المعالجة في الأردن¹. وتعتمد هذه المحطة على التكنولوجيا الحديثة لاستعادة الطاقة الذاتية في الموقع بنسبة 80% من احتياجات المحطة للطاقة من مصادر الغاز الحيوي والطاقة المائية وتشكل واحدة من المحطات التي تحقق كفاءة عالية في الطاقة، ويمكن قراء بعض المعطيات والمؤشرات التقنية للمشروع من خلال الجدول رقم (4. 15).

جدول رقم (4. 15): محطة السمرا (الأردن)، مؤشرات ومعطيات.

المؤشر	البيان
الموقع	ضواحي عمان تتربع على مساحة 400 هكتار تعود ملكيتها لوزارة المياه والري
الطاقة الإنتاجية	364 ألف م ³ /اليوم تغطي قرابة 4 ملايين شخص
تكلفة الاستثمار	169 مليون \$ في مرحلة البناء ثم 184 مليون \$ في مرحلة التوسعة
الوظائف والتشغيل	210 وظيفة مباشرة منهم 70 إطار و 2.500 منصب عمل في مرحلة الأشغال
تكلفة التشغيل والصيانة	1,3 مليون \$ شهريا حسب الدراسة الأولية
مصادر الطاقة	تنتج المحطة 80% من حاجياتها ذاتيا من مصادر الغاز الحيوي والطاقة المائية
الأثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للمحطة	تحسين نوعية الخدمات في قطاع المياه وتوفير موارد جديدة لتغطية حاجيات القطاع الزراعي والصناعي؛ المحافظة على الموارد المائية خاصة الجوفية وتخفيف الضغط على المصادر التقليدية؛ دعم النشاط الاقتصادي خاصة قطاع الزراعة واليد العاملة في القطاع؛ الرفع من كفاءة نظام الصرف الصحي ومعالجة المياه في الأردن لدرجة خفض أسعار وتكاليف الجمع والمعالجة مقارنة بباقي المحطات الأخرى مع ضمان نوعية عالية لمخرجات المحطة؛ التقليل من مظاهر التلوث والمساهمة في حماية النظام البيئي.

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الموقع <https://www.ccc.net/project/as-samra-wastewater-treatment-plant>

¹ <https://pppu.gov.jo/AR/ListDetails/>

استفادت المحطة من عملية توسعة عام 2015 لتصل طاقتها الإنتاجية 365 ألف م³/اليوم لتساهم في توفير 13% من إجمالي الطلب على المياه في الأردن، وقدرت تكلفة التوسعة بـ: 184 مليون دولار أمريكي تم تمويلها بتمويل مختلط على شاكلة بنائها في إطار عقد (BOT) وتمديد العقد 25 سنة إضافية بما فيه 3 سنوات لأشغال التوسيع لينتهي العقد بتمليك المحطة لوزارة المياه والري الأردنية عام 2037، وقد ساهم تجمع أمريكي (US-Based Millinuum Corporation) بـ: 93 مليون دولار أمريكي وتكفلت شركة المشروع بالباقي مناصفة مع تجمع البنوك السابق، وقد تم اعتماد مزيج من التمويل المحلي والخاص والمقدم من الجهات المانحة فيما يطلق عليه اسم "تمويل فجوات مقومات الاستمرارية" الذي يتيح المياه للمستهلكين بتكلفة ميسورة من دون الحاجة لدعم حكومي، وقد فاز المشروع بجائزة العالمية للتمويل الابتكاري والجائزة العالمية لتمويل البنية التحتية للعام 2013¹، ما يعكس المرونة الكبيرة التي يتمتع بها القطاع الخاص لتلبية مختلف الحاجات وفق صيغ جديدة ومبتكرة، وأعطت التجربة الأردنية هذه نتائج مشجعة للغاية وشملت مزاياها جميع المناحي الاقتصادية والاجتماعية والإيكولوجية، هذه المزايا تم تحقيقها بتظافر جهود الشركاء في إطار عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية تعكس فعالية هذا النوع من العقود في توفير خدمات الصرف الصحي، ويمكن إيجاز مخرجات المحطة في النقاط التالية:

- من الناحية التقنية، أعطت حلا جذريا لأكثر المناطق الحضرية الأردنية ويتم عبرها معالجة 70% من إجمالي مياه الصرف الصحي في الأردن اليوم؛
- دعم منظومة المياه الأردنية باسترجاع كميات كبيرة وإعادة إدماجها في الشبكة الوطنية لتلبية الطلب المحلي وتقدر نسبة المياه المسترجعة بـ: 10% من إجمالي المياه في الأردن؛
- المساهمة في دعم القطاع الزراعي وتأمين الغذاء من خلال وتوفير مياه السقي لأكثر من 4 آلاف مزرعة موزعة على 10 آلاف هكتار؛
- تجسيد الكفاءة والجودة والفعالية في تسيير أكبر محطات الأردن لمعالجة المياه وفقا للمعايير الدولية من خلال التقنيات الحديثة المستعملة وتظافر جهود الشركاء؛
- المحطة تمثل نموذجا رائدا في تطبيق أنظمة الطاقة المتجددة باعتمادها على الطاقة المائية والوقود الحيوي لتوفير حاجياتها الطاقوية في حدود 55 جيغاواط /ساعي؛
- توفير موارد مالية كبيرة وتخفيف العبء على الموازنة العامة ونقل المخاطر نحو الشركاء الخواص الذين يمولون المشروع في بلد محدود الموارد والإمكانيات؛
- تساهم المحطة في تأمين المعالجة الآمنة للنفايات السائلة وتقليل التلوث والحفاظة على البيئة في المملكة وتشكل مركزا هاما للتوازن الإيكولوجي.

¹ <https://www.worldfinance.com/awards/infrastructure-investment-awards-2013>.

2. الدروس المستخلصة من التجربة الأردنية.

تبقى محطة السمرا واحدة من قصص نجاح المشاريع المنجزة بتمويل مختلط في العالم أو ما يسمى بالشراكة (PPPs) والتي يمكن تطبيقها محليا في إدارة موارد هامة من الفضلات السائلة التي تفرزها مدنا الكبرى، كما أن هذه التجربة تعطينا صورة أقرب لحل مشكلة المياه القذرة وتحويلها إلى مورد هام لدعم القطاع الزراعي خاصة في المناطق الداخلية للوطن التي تعرف شحا كبيرا خاصة في السنوات الأخيرة، إضافة إلى المساهمة بفعالية في الحفاظ على مواردنا التقليدية من المياه وتوجيهها لدعم المياه الشروب، حيث تساهم محطة السمرا في سقي 4 آلاف مزرعة على مساحة 10 آلاف هكتار بين محافظتي عمان والزرقاء، ولنا أن نتصور باقي الآثار الاقتصادية والاجتماعية والصحية والبيئية الممكنة، دون أن ننسى الحلول المالية والتقنية المترتبة عن جهود ومساهمة القطاع الخاص كشريك في مشاريع مماثلة وأخرى أقل حجما وما تتركه من آثار اقتصادية واجتماعية.

ثالثا: التجربة الكويتية في تطوير محطات معالجة المياه بمساهمة القطاع الخاص.

"إن الكويت تدرك اليوم أكثر من أي وقت مضى أهمية العمل على تفعيل مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تنفيذ المشروعات"، كلمات افتتح بها نائب رئيس مجلس الوزراء الكويتي الشيخ حمد جابر العلي الصباح مؤتمر الكويت الأول للشراكة بين القطاعين العام والخاص المنعقد بين 15-16 نوفمبر 2021 وفي ذلك دلالة واضحة على توجه دولة الكويت إلى تبني نموذج الشراكة مع القطاع الخاص ما يتأكد من خلال عدد المشاريع التي تم توقيعها خاصة في قطاع المياه، سواء تعلق الأمر بتحلية مياه البحر أو معالجة وإعادة استعمال المياه القذرة. ونستعرض في هذا الجزء من الدراسة أكبر مشروعين في مجال معالجة المياه والمقامة بالتعاون مع القطاع الخاص تحت إشراف الهيئة الكويتية لمشاريع الشراكة (PPPs).

1. بناء وتشغيل محطة الصليبية لمعالجة المياه القذرة (الكويت).

تقع محطة معالجة المياه القذرة في منطقة الصليبية بالكويت بالتعاون بين الحكومة الكويتية وشركة محمد عبد المحسن الخرافي وأبناءؤه وفق صيغة البناء والتشغيل والصيانة ونقل الملكية (BOT) ويطلق على شركة المشروع اسم (SWTRP)، تسمح المحطة بمعالجة ما بين 375 ألف و425 ألف م³/يوميا كأكبر محطة لمعالجة المياه المستعملة في العالم ليعاد استعمال مخرجاتها في قطاعات الري والزراعة والصناعة، وساهم المشروع بفعالية في تخفيف الضغط على محطات تحلية المياه التي تمثل المورد الأساس للمياه في الكويت وتكلف الموازنة العامة أموالا طائلة¹، كما ساهمت في تخفيف الضغط على محطات التصفية الأخرى التي لا تتعدى طاقتها الإنتاجية مجتمعة بـ: 300 ألف م³/اليوم (وهي: العرضية، الرقة، الجهرة،

¹ Abdallah Abusam, Adel Al-Haddad, **Long-term assessment of the product water of sulaiibiya wastewater treatment and reclamation plant**, Kuwait, Desalination and Water Treatment, Vol. 57, N° 52, 2016, PP: 24742-24749.

أحمد الصباح وأم الهيمان) والتي أصبحت لا تلي حاجيات البلد في جمع ومعالجة المياه التي تطرحها العائلات والوحدات الصناعية في الكويت.

انطلق بناء محطة الصليبية لمعالجة المياه القذرة في العام 2002 وتم تسليمها في نوفمبر 2004 بطاقة 375 ألف م³/اليوم بما يعادل 60% من كمية المياه المعالجة في الكويت، وبعد عملية التوسعة التي شهدتها المحطة وتسليم أشغالها عام 2019 وصلت طاقة المحطة إلى 600 ألف م³/اليوم ضمن خطة شاملة للوصول إلى 1,35 مليون م³/اليوم من المياه المعالجة عبر بناء محطات جديدة، هذا وتمتلك الكويت حالياً سبعة محطات لتصفية ومعالجة المياه القذرة بطاقة إجمالية قدرها 850 ألف م³/اليوم، وتعد محطة الصليبية الأكبر والأهم بينها كما تعد الأكبر في منطقة الخليج العربي والأولى عالمياً بين نظيراتها والتي تستخدم تقنية الترشيح العالي (Ultra-Filtration) والتناضح العكسي (Revers Osmosis)¹.

تم إنجاز محطة الصليبية بمشاركة من القطاع الخاص عبر آلية الشراكة (PPPs) في تجربة أولى قبل بناء ثاني محطة بالتعاون مع القطاع الخاص وهي محطة كبد، وتسعى السلطات الكويتية لتطوير محطة أم الهيمان مستقبلاً وفق الصيغة نفسها والرفع من طاقتها إلى 500 ألف متر مكعب يومياً للرفع من قدرات البلد لإعادة استعمال مياه الصرف وتخفيف الضغط على محطات تحلية المياه التي تكلف أموالاً كبيرة حيث تشير التقارير أن الكفاءة العالية التي تعمل بها المحطة تسمح بتوفير ما يربو عن 11 مليار دولار أمريكي على مدار حياة المشروع²، وكلها أرقام تؤكد على الكفاءة والمردودية العالية للمشروع الذي تمتد صلاحيته لعقود.

2. بناء وتشغيل محطة أم الهيمان لمعالجة المياه القذرة (الكويت).

جاء التوقيع على مشروع توسعة محطة أم الهيمان لمعالجة المياه المستعملة في صيغة الشراكة (PPPs) وفق أحدث المعايير الفنية والصديقة للبيئة بطاقة إجمالية قدرها 500 ألف متر مكعب يومياً قابلة للتوسعة حتى 700 ألف متر مكعب في اليوم، والذي تم تصنيفه كأفضل صفقات الشراكة والتعاون مع القطاع الخاص للعام 2020 على مستوى الشرق الأوسط وإفريقيا ويمثل واحدة من أهم وأكبر محطات التصفية إقليمياً، يوجه إنتاج المحطة بالخصوص لتموين المشروعات الزراعية والصناعية في جنوب الكويت، ويتألف المشروع من محطة جديدة لمعالجة مياه الصرف الصحي متاخمة

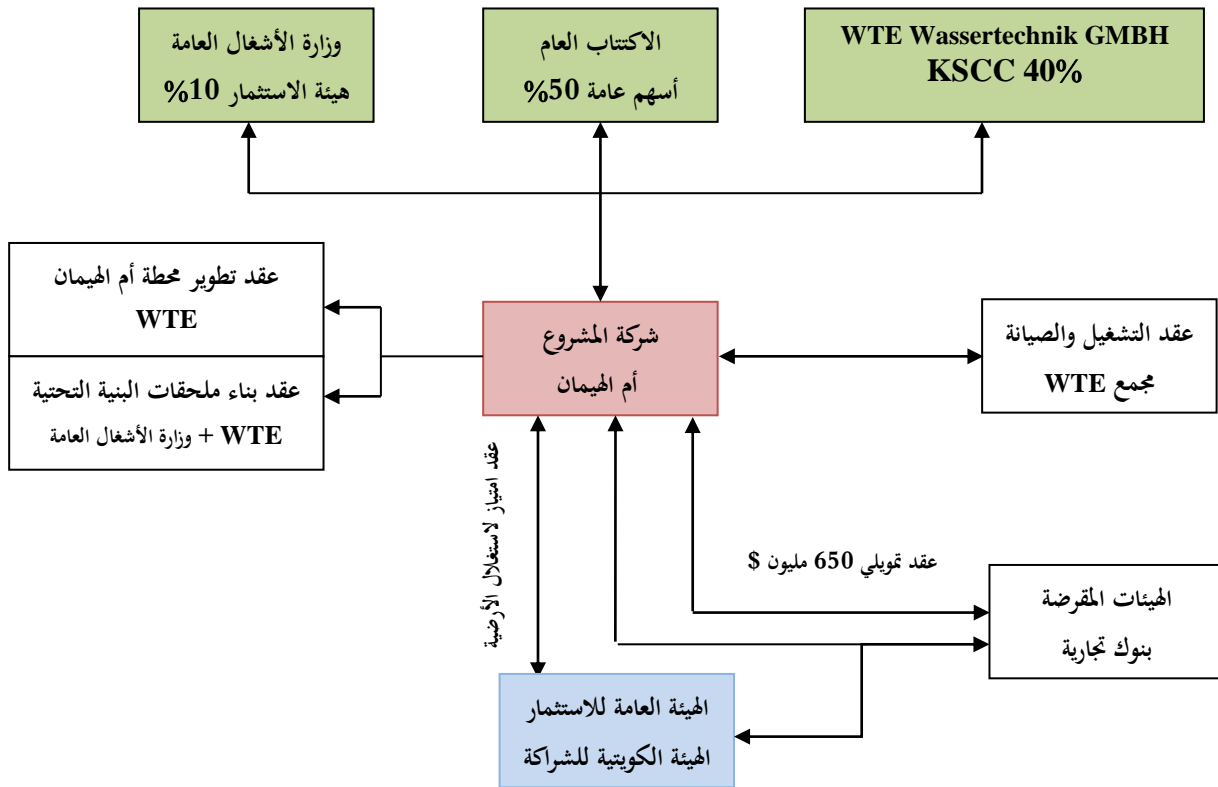
¹ Jasem M. Alhumoud, David Madzikanda, **Public Perceptions On Water Reuse Options: The Case Of Sulaibiya Wastewater Treatment Plant In Kuwait**, International Business & Economics Research Journal, V 9, N°1, January 2010, PP: 141-158.

² Biygautane Mhamed, **Infrastructure public-private partnerships in Kuwait, Saudi Arabia, and Qatar: meanings, rationales, projects, and the path forward**. Public Works Management and Policy, vol. 22, No. 2, 2017, PP: 85-118.

للمحطة القديمة إضافة إلى إنشاء ومد شبكات الصرف الصحي والمياه المعالجة والتي تصل إلى 450 كم ومحطة تحويل كهربائية¹.

تم إبرام عقد الشراكة مع تحالف يقوده المجمع الألماني (WTE Wassertechnik GMBH) وشركة الاستشارات المالية الدولية القابضة (KSCC) والحكومة الكويتية ممثلة في الهيئة العامة للإستثمار، وقد تضمن العقد جزئين منفصلين، يتعلق الجزء الأول الخاص بإنجاز محطة التصفية الجديدة وفق صيغة البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) والذي يتيح للشريك المتعاقد بناء وتشغيل وصيانة المحطة لمدة 25 عاما، أما الثاني وفقا لنظام التصميم والبناء والتشغيل (DBO) فيخص المرافق الملحقة بالمحطة، من الناحية المالية للمشروع فإن تكلفته الأولية تقدر بـ: 1,8 مليار دولار أمريكي تخص عملية البناء والتجهيز دون حساب مصاريف التشغيل والصيانة، وتوزع أسهم شركة أم الهيمن على التجمع الفائز بالصفقة بنسبة 40% أما النسبة الباقية 60% فتمثل حصة الحكومة الكويتية منها 10% للهيئة العامة للإستثمار، أما 50% فيتم طرحها كأسهم عادية للإكتتاب العام فور دخول المشروع الخدمة تحت إشراف من الهيئة الكويتية للشراكة (KAPP)، هذه التفاصيل يترجمها الشكل رقم (4. 23).

شكل رقم (4. 23): هيكل عقد الشراكة لتطوير محطة أم الهيمن لمعالجة المياه بالكويت.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الهيئة الكويتية للشراكة (KAPP).

¹ جريدة الأنباء الكويتية، عدد يوم الخميس 11 أوت 2022.

هذا وقد توصل المجمع الحائز على الصفقة إلى اتفاقية مع مجموعة من البنوك التجارية المحلية والدولية والمؤلفة من بنك الكويت الأهلي، البنك التجاري الكويتي، DZ Bank، KfWIPEx Bank، بنك التنمية الكوري الجنوبي و Siemens Bank لتمويل مشروع الصفقة بقيمة 650 مليون دولار أمريكي كتخصص أولي لبناء المحطة في جزئها الرئيسي، أما الملحقات الباقية والمتعلقة أساسا بشبكات الربط ونقل المياه المعالجة فيتم تمويلها مباشرة من طرف الشركاء ووزارة الأشغال العامة¹.

3. الدروس المستخلصة من التجربة الكويتية.

تعد التجربة الكويتية نموذجا ناجحا في مجال دعم منظومة معالجة المياه وإعادة استعمالها كواحدة من طرق دعم مصادر المياه بصفة عامة في سبيل الوصول لتحقيق الأمن المائي في منطقة تعاني قلة الموارد المائية وزيادة نسب الإجهاد في الثروة الجوفية، وقياسا بنتائج التجربة فإنه يمكن للجزائر الإستفادة منها مع أخذ النقاط التالية بعين الإعتبار:

- وضع الإطار التشريعي العام المنظم لعقود الشراكة مع القطاع الخاص وهذا ما قامت به السلطات الكويتية من خلال وضع القانون رقم: 116-2014 المؤرخ في 17 أوت 2014 المنظم لعقود الشراكة مع القطاع العام؛
- وضع الإطار المؤسسي الراعي لمشاريع الشراكة مع القطاع الخاص يوكل إليه مهام حصر وطرح المشاريع ذات الصلة ومتابعتها وتحضير عقودها توازي الهيئة الكويتية للشراكة (KAPP)؛
- وضع إستراتيجية واضحة المعالم لتنفيذ مختلف مشاريع المياه والتطهير والمعالجة حفاظا على مواردنا من مياه السدود والأمطار والمياه الجوفية؛
- تنسيق الجهود بين مختلف القطاعات المعنية بالموارد المائية وإشراك مختلف القطاعات والفاعلين كوزارة الفلاحة والصناعة والجماعات الإقليمية والمنظمات المدنية والبحث عن الشركاء الخواص وتشجيعهم على الاستثمار في هذا الميدان.

المبحث الثالث: تطبيقات الشراكة (PPPs) في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT).

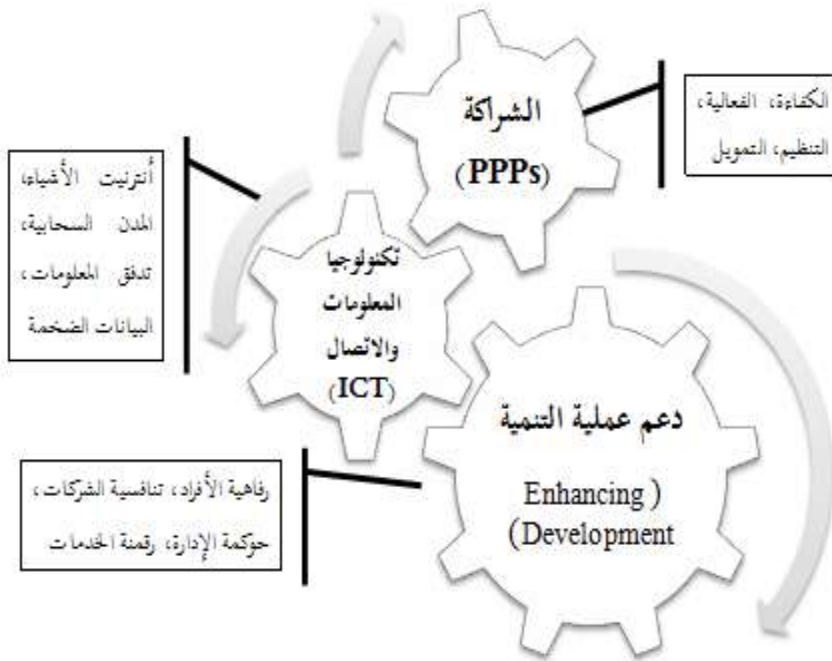
يعتقد الباحثون أن ضمان التطور داخل الدائرة الاقتصادية ومختلف وحداتها الإنتاجية يتطلب نظاما معلوماتيا يضمن التدفق السلس والمنتظم للمعلومات ويسهل التواصل بين مكونات النظام الداخلية ومع العالم الخارجي، وهذا ما يسمح حتما بإتاحة المعلومة المطلوبة في الوقت المطلوب ويساعد متخذي القرار على التصرف بموضوعية ومرونة عالية تعزز تنافسيتهم في السوق، وتشكل تكنولوجيا المعلومات والاتصال واحدة من أهم قنوات دعم التنمية في شقها الاقتصادي وتبقى مطلبا أساسيا للدول والحكومات، كما تندرج على لائحة أهداف الوحدات الإنتاجية على المستوى

¹ Global water intelligence magazine, **water is our concern**, February 2020, P: 13.

الجزئي، وقد عرفت السوق الدولية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال ثورة رهيبية في العقدين الأخيرين يصعب مواكبتها وحتم على مختلف الدول والدوائر الحكومية ومختلف الوحدات الاقتصادية الاستعانة بخبرة الشركات المتخصصة وقدراتهم التقنية والفنية لضمان هذه الخدمات، وتوسعت دائرة التعاون بين الهيئات العامة والشركاء الخواص لوضع وتشغيل أنظمة المعلوماتية والاتصالات الرقمية وشكلت واحدة من أكثر الأسواق نمواً وتطوراً.

وتعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) من بين أهم الآليات المتبعة لتطوير قطاع (ICT) عبر العالم في العقود الثلاثة المنصرمة ضماناً لمواكبة التطور الهائل للقطاع وفق مقاييس الجودة والكفاءة التي تشكل دعامة أساسية لعملية التنمية، ويبقى الترابط وثيقاً بين قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من جهة والقطاع الخاص المتمثل في كبريات الشركات العالمية المتخصصة من جهة أخرى لامتلاكها التقنية والوسائل المادية والبشرية التي تضمن الكفاءة والابتكار في هذا المجال بما يعد خطوة هامة على طريق التنمية، ويمكننا توضيح عمل هذه الميكانيزمات من خلال الشكل الموالي.

شكل رقم (4. 24): الشراكة (PPPs)، تكنولوجيا المعلومات والاتصال في خدمة التنمية.



المصدر: من إعداد الباحث.

المطلب الأول: أهمية تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) ضمن البناء الاقتصادي الحديث.

تلعب تكنولوجيا المعلومات والاتصال الحديثة دوراً بارزاً في بناء وتوليد الأفكار وتنظيمها في سياق تنفيذ البرامج الاقتصادية والتنموية المسطرة من خلال توفير مزيد من المعلومات والتداعيات المعرفية عبر وسائل وأدوات وتقنيات أكثر تطوراً بأقل كلفة وأكبر سرعة وسهولة، وتضع حلولاً سريعة وفعالة لمشاكل تدفق المعلومات بين مختلف مكونات النظام

الاقتصادي السائد، وتمثل تكنولوجيا المعلومات أدوات مساعدة على البحث والمعرفة وتعطي بعدا جديدا للتواصل وفق رؤية عالمية توفر الوقت والجهد والمال، وإذ نؤكد هنا أن تقنيات (ICT) تشكل اليوم أداة للتغيير وتحسين الأداء، فقد ساهمت في تغيير نظرتنا لكثير من مجالات حياتنا وعمقت تواصلنا الاجتماعي وتفاعلتنا وغيرت أنماط حياتنا، ولمزيد من الشرح والتفصيل حول أهمية هذا القطاع ضمن المنظومة الاقتصادية الحديثة نستعرض فيما يلي بعض المفاهيم العامة وأخرى تقنية حول الموضوع مع الإشارة إلى أهميتها وعلاقتها ببعض الجوانب الاقتصادية التي تتداخل وموضوع دراستنا بالتحليل والبيان.

أولا: مفهوم تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT).

لا يمكن وضع تعريف دقيق لمصطلح تكنولوجيا المعلومات والاتصال والذي يختلف حسب الأدبيات ووجهة معالجة الموضوع، غير أن هذا لا يمنعنا من صياغة تعريف شامل كنظرة متفق عليها بين مختلف الباحثين، وانطلاقا من تعريف برنامج الأمم المتحدة الإنمائي فإن تكنولوجيا المعلومات والاتصال هي «أدوات معالجة المعلومات المشكلة من مختلف الأدوات والتطبيقات والخدمات المستخدمة في إنتاج، تخزين، معالجة، توزيع، تبادل المعلومات»^{*}، إذ يمكننا استخلاص العلاقة الوطيدة بين مفهوم تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) والتقنيات الحديثة القائمة على البحث والتطوير أو ما يعرف بالثورة التكنولوجية التي برزت بالتوازي مع الثورة الصناعية من بعد الحرب العالمية الثانية وازدادت توهجا مع توسع تقنيات الرقمنة بداية الألفية الثالثة مع توقع مزيد من التطور في قادم الأيام.

وبناء على الأدبيات الاقتصادية السائدة يمكن التمييز بين وجهتين متباينتين عند وضع مفهوم خاص بتكنولوجيا المعلومات والاتصال بالنظر لأثرها على الاقتصاد والتنمية، تعتبر الوجهة الأولى تكنولوجيا المعلومات والاتصال كنوع من رأس المال الذي يدخل ضمن تشكيل المدخلات في عملية الإنتاج على غرار رأس المال المادي وعنصر العمل، أما الوجهة الثانية والتي برزت مؤخرا فإنها تركز على الأثر الاقتصادي الذي يخلفه تطور (ICT) على النمو بصفة عامة أي أنها تأخذ في الحسبان مستوى ونوعية هذه التكنولوجيا والبنية التحتية المرتبطة بها¹.

تبعاً للتوجه المذكور في النقطة الثانية فإن مستويات تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصال تعتمد أساسا على مدى توافر البنية التحتية الأساسية المرتبطة بها من خطوط وشبكات الاتصال الحديثة الداعمة لطرق الإنتاج والتوزيع والتسويق الحديثة وكذا طرق الإدارة والتسيير، ويشكل تعميم الاستخدامات لتقنيات (ICT) بشكل فعال بين الوحدات الاقتصادية والمجتمعية أمرا بالغ الأهمية، ومن هنا يأتي التركيز على تطوير البنية التحتية والهياكل القاعدية كخطوة استباقية لزيادة

* لمزيد من المعلومات يرجى مراجعة: برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل التنمية (سبتمبر 2001)، متاح على الرابط: (http://web.undp.org/evaluation/documents/essentials_5.pdf).

¹ Maryam Farhadi et al, **The Role of Information and Communication Technology (ICT) Development in economic Growth: A Dynamic Panel Data Approach**, Advances in information Sciences and Service Sciences (AISS), Vol. 5, N° 12, July 2013. PP. 70-81.

مستويات التأهيل لقطاع (ICT) بصفته عاملا رئيسيا ومحددا في دعم الاقتصاد (مؤسسات إنتاجية وتجارية وخدمية) والتنمية الاجتماعية ورفاهية الفرد وبناء مجتمع المعرفة.

ثانيا: دور (ICT) في دعم التنمية الاقتصادية.

اهتمت الدراسات الحديثة بشكل واسع بالعلاقة ما بين النمو الاقتصادي ومستوى تكنولوجيا المعلومات والاتصال المستخدمة، وتعتبر هذه الأبحاث أن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من مدخلات عملية الإنتاج التي تتوقف عليها مخرجاتها وتدفع النمو والتنمية داخل الوحدة أو المنظومة الاقتصادية، وخلصتها أن تكنولوجيا المعلومات تشكل اليوم عاملا محددًا للنمو الاقتصادي، وقد تجسد هذا المفهوم على الخصوص في الفكر الاقتصادي النيوكلاسيكي وأبرزهم نموذج النمو لـ (Solow) ^{*}. وقد تسبب الانتشار الواسع لتكنولوجيا المعلومات والاتصال في العقدين الأخيرين من حيث الحجم والنطاق والسرعة في تحول جذري لهيكل البناء الاقتصادي والاجتماعي عبر العالم انعكس بصورة مباشرة على كفاءة الموارد وساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج وشجع على زيادة الطلب والاستثمار في شتى القطاعات الإنتاجية وسهل الحياة المجتمعية. إن التطور المتنامي لتكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) يقود حتما إلى آثار أفضل تمس مختلف جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، على الصعيد القطاعي يمكن إثبات هذا الأثر على التوظيف وسوق الشغل، التجارة، مستويات التصنيع، البيئة، جودة التسيير والقضاء على الفساد والرشوة، المنظومة الصحية، التعليم والبحث العلمي، تخفيض دائرة الفقر، التوزيع العادل للثروة والعدالة الاجتماعية، وفوق ذلك كله دعم النمو والتنمية الاقتصادية كمحصلة بالنهاية ¹. إن تحقيق أفضل النتائج يتأتى من خلال تطوير قدراتنا على زيادة معدلات إدماج التكنولوجيات الحديثة وما يرتبط بها من تقنيات ووسائل مادية وتطبيقات رقمية تتيح لنا أنجح الحلول وأقلها تكلفة، ويمكن التفصيل أكثر في المزايا التي توفرها تكنولوجيا الإعلام والاتصال في النقاط الآتية:

- تساهم الاستخدامات الواسعة لتكنولوجيا المعلومات والاتصال في رقمنة القطاعات الحساسة وتسهل تدفق المعلومات ومعالجتها وإرسالها وفي ذلك مساهمة مباشرة في زيادة كفاءة الوحدات الإنتاجية والخدمية؛
- تأمين النفاذ إلى خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصال لكافة الفئات المجتمعية والوحدات الاقتصادية وبناء أنماط تواصلية جديدة؛

^{*} يرى نموذج (Solow) للنمو أن تقدم تكنولوجيا المعلومات والاتصال تمثل أحد العوامل الخارجية المنشأ المؤثرة على النمو الطويل الأجل، وباعتبارها مكونا لرأس المال فإن تطورها يرفع من كفاءة رأس المال واليد العاملة ما يرفع من المردودية والقيمة المضافة.

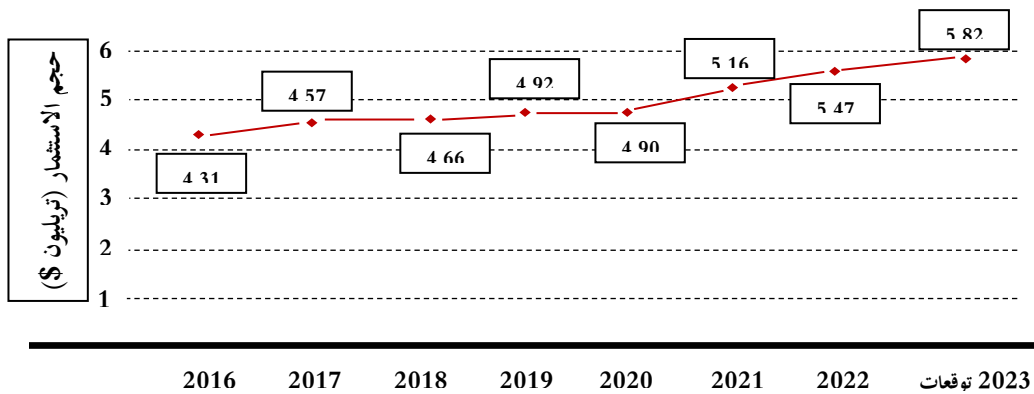
¹ Honoré Tekam Oumbé, Ronald Djeunankan, Alain Mekia Ndzana, **Does Information And Communication Technologies Afect Economic Complexity?** SN Business & Economics, Vol. 3, N° 92, 2023, PP: 1-25.

- تساعد تكنولوجيات المعلومات والاتصال من الجيل المتقدم على تحليل البيانات الضخمة من خلال تطبيقات الذكاء الاصطناعي والحوسبة السحابية واستغلالها في تطوير مختلف البرامج التنموية في مجالات التصنيع والزراعة والتعليم والصحة وتسيير المدن الحديثة وغيرها، لتكون جزءا من مبادرة أوسع لتحقيق تنمية مستدامة وشاملة؛
- تحسين جودة القرار وحوكمة الإدارة والرفع من نسبة الوعي المجتمعي والتمدن في إطار الشفافية وحرية الوصول إلى المعلومة وحفاظا على خيرات وثروات الأمم والشعوب؛
- تحقيق أهداف الشمول الرقمي وتقليص الفجوة الرقمية وتعزيز المعارف وتنمية المهارات لدى جميع الناس، لتحقيق المزيد من التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ولتحسين مستوى المعيشة؛
- يتيح التطور الكبير والمتلاحق لتكنولوجيا المعلومات والاتصال تحولا جذريا في حياتنا الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في السنوات القليلة المقبلة يمتد أثره إلى أنماط الحياة والتعليم والتشغيل وإدارة مختلف المصالح والمرافق بما يساهم في الرفع من رفاهية الفرد وفق طرق مبتكرة.

ثالثا: الاستثمار الدولي في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT).

يشهد السوق الدولي لتكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) ديناميكية كبيرة في السنوات الأخيرة مدعوما بمستويات قياسية من الاستثمارات، خاصة تلك الممولة من طرف كبريات الشركات العالمية المتخصصة التي تتوفر على الإمكانيات المالية والبشرية، وتشير التقديرات إلى تجاوز حجم السوق معدل 5 تريليون دولار أمريكي سنويا، وتبين الأرقام الواردة في الشكل رقم (4. 25) الموالي تطور الاستثمار الدولي في قطاع الاتصال وتكنولوجيا المعلومات (ICT) منذ 2016، والذي يشهد تزايدا من حيث القيمة مع توقع مواصلة التقدم لمستويات أعلى خلال السنوات القليلة القادمة، هذا التطور تفسره الحاجة المتزايدة للدول والحكومات ومختلف المؤسسات والوحدات الإنتاجية للتقنيات والتطبيقات الحديثة والأدوات المرتبطة بها لمواكبة الثورة التكنولوجية والمعلوماتية التي يشهدها العالم اليوم.

شكل رقم (4. 25): الاستثمار الدولي في سوق (ICT) بين 2016-2023.



المصدر: <https://www.statista.com/statistics/946785/worldwide-ict-spending>

هذا وانتقل حجم الاستثمار الدولي من 4,31 تريليون دولار أمريكي سنة 2016 إلى أقل بقليل من 5 تريليون دولار أمريكي سنة 2019 أين لاحظنا تراجعاً خفيفاً تزامناً مع انتشار الآثار السلبية لجائحة كورونا، وشهد السوق الدولية للمعلومات والاتصال انتعاشاً قوياً بداية من العام 2021 ويتخطى عتبة 5 تريليون دولار أمريكي مستفيداً من تعافي الاقتصاد العالمي من آثار الجائحة، وننبه هنا أن أثر جائحة كورونا كان إيجابياً على سوق المعلومات والاتصال الدولي أين زاد نطاق انتشار واستخدامات الحلول العملية التي توفرها تقنيات الـ (ICT) وأسست لأنماط استهلاكية وتجارية وإدارية مبتكرة ساعدت على تجاوز الأزمة، واستمر هذا التزايد بمعدلات تجاوزت 6% مع توقعات بنباتها فوق هذا المستوى لسنوات قادمة.

وقد أشارت الدراسات التطبيقية أن البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال تساهم في التقليل من تكاليف المعاملات والإنتاج عن طريق مناهج "الإنتاج الذكي" ما يشكل طريقاً مختصراً لزيادة المردودية والكفاءة وتخفيض التكاليف ومنه دعم النمو والتنمية الاقتصادية¹، وتسارع الدول والحكومات إلى تحيين جاهزية بنيتها التحتية لقطاع تكنولوجيا الاتصال والمعلومات (ICT) وضح مزيد من الاستثمارات في البنية التحتية الرقمية من الأجيال المتقدمة، حيث نشرت التقارير المتخصصة الصادرة عن منصة (Gartner) تفصيلاً عن الاستثمار الدولي في قطاعات (ICT) الذي بلغ 4,4 تريليون دولار أمريكي عام 2021 مع توقعات بنمو القطاع بنسبة 2,4% خلال 2023 مع استمرار هذا النمو في قادم السنوات، وتتوزع هذه البيانات على أهم القطاعات الفرعية كما يوضحها الجدول (4. 16) والواردة ضمن مؤشرات المؤسسات الدولية المتخصصة، حيث تصدرت خدمات الاتصال هذه الاستثمارات سنة 2022 بمبلغ 1.422 مليار دولار أمريكي وغير بعيد منها تأتي الاستثمارات المرتبطة بتكنولوجيا المعلومات بقيمة 1.244 مليار دولار كما حظيت البرمجيات المختلفة والأجهزة باستثمارات معتبرة، وجاءت أرقام 2023 قريبة من سابقتها.

جدول رقم (4. 16): توقعات سوق (ICT) الدولية خلال 2023 (مليار \$).

توقع النمو 2023	الإنفاق الدولي 2023	الإنفاق الدولي 2022	
0,7 %	213,85	212,38	أنظمة مراكز البيانات
9,3 %	856,03	783,46	برمجيات (SOFTWARE)
5,1 - %	685,63	722,2	الأجهزة والوسائل
5,5 %	1.312,6	1.244,75	خدمات تكنولوجيا المعلومات
0,1 %	1.423,37	1.422,5	خدمات الاتصالات
2,4 %	4.491,47	4.385,27	المجموع

المصدر: (Gartner (January 2023)

¹ Oladipo Olalekan David, Nexus between telecommunication infrastructures, economic growth and development in Africa: Panel vector auto-regression (PVAR) analysis, Telecommunications Policy Elsevier, vol. 43, N° 8, 2019, PP: 79-93.

وتظهر بيانات الجدول السابق توقعات نمو مرتفعة لقطاعي البرمجيات وخدمات تكنولوجيا المعلومات بنسبة 9,3% و5,5% على التوالي سنة 2023، بينما يشهد قطاع الأجهزة والوسائل انكماشاً في حدود 5% حيث تميل الشركات والدوائر الحكومية أكثر إلى توسيع قواعد بياناتها وتحديث تطبيقاتها وتقنيات مساعدة على تحسين جودة خدمات تكنولوجيا المعلومات، كما أن الشركات تركز أولوياتها حول الحصول على المزايا التنافسية من خلال زيادة الإنتاجية والأتمتة ومبادرات التحول الأخرى القائمة على البرمجيات والتطبيقات الحديثة، ويكون هذا كله على حساب تجديد الأجهزة والعتاد الذي استفاد من حصة هامة خلال فترة جائحة كورونا نتيجة انتشار آليات العمل والتعليم عن بعد مما استدعى تجديد وتوسيع عتاد الكمبيوتر واللوحات الرقمية والهواتف المحمولة على نطاق واسع في ظل تراجع متوقع في القدرة الشرائية وارتفاع مستويات التضخم العالمية.

رابعا: الشراكة (PPPs) بوابة لتحقيق الابتكار والإبداع في قطاع (ICT).

انطلاقاً من نتائج دراستنا النظرية السابقة التي أفضت إلى أن تحقيق أهداف الشراكة بين القطاعين العام الخاص سيما ما تعلق منها بالكفاءة والفعالية وأفضل قيمة مقابل رأس المال (Value For Money) إنما يتأتى من خلال قدرات الشريك الخاص الفنية والتقنية واستخدامه للتكنولوجيا الحديثة وتعزيز فرص الابتكار والإبداع، وتأخذ تكنولوجيا المعلومات والاتصال جزءاً واسعاً من مجمل هذه التقنيات والتكنولوجيا الحديثة والتي غالباً ما يوفرها قطاع الأعمال وتشكل ميزة أساسية للشريك الخاص، فلطالما لعبت الشركات الخاصة دوراً حاسماً في تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصال ونقلتها واستخداماتها لمختلف المجالات الاقتصادية والمعيشية والتعليمية كما أنها أنفقت أموالاً ضخمة على البحث والتطوير في هذا المجال وحققته نتائج مذهلة في وقت قصير، ويواصل قطاع الأعمال إبداعاته مرتكزاً على إدماج مزيد من تكنولوجيا الإعلام والاتصال في مختلف النشاطات الصناعية والزراعية والصحية الخدمية والإدارية وجميع المجالات التي يمكن أن تخطر على البال دون استثناء.

إن تطبيقات الشراكة (PPPs) تفتح آفاقاً واعدة لعملية البحث والتطوير، فتنفيذ مختلف المشاريع يستدعي طرقاً جديدة وتقنيات متطورة للرفع من الكفاءة وتخفيض التكاليف من خلال دعم شبكات تدفق المعلومات وتحليل البيانات الضرورية لتقييم المشروع واتخاذ القرار، وفي هذا المجال ظهرت الحاجة لتنفيذ مشاريع ذات أهمية إستراتيجية في مجال جمع وتخزين وتحليل البيانات وبناء أنظمة حديثة للاتصال والتواصل وتقديم الخدمات العامة عبر الأنترنت بما أصبح يعرف بـ: (e-Government) و (e-Services) و (e-Learning) و (e-Commerce)، ويمكن للشراكة (PPPs) أن تستجيب للتحديات التي يفرضها عصر التكنولوجيا والعولمة وتساعد الهيئات الحكومية لتطوير أدائها وتحسين خدماتها خاصة تلك التي تتطلب استخدام أحدث التقنيات التي تضمنها أشكال التعاون مع القطاع الخاص الأقدر والأكفأ في هذا المجال¹.

¹ Walter Leal Filho et al, **Industry, Innovation and Infrastructure, Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals**, Springer Nature Switzerland AG, 2021, P: 399.

وقد اصطدمت الدول والحكومات في مساعيها الرامية لرقمنة الخدمات العامة والمرور إلى الحكومة الإلكترونية بمشاكل تمويلية وخرى تقنية لضمان استثماراتها تشغيل وصيانة أنظمتها المعلوماتية بصفة مستدامة، ناهيك عن مختلف البرامج المسطرة في مختلف القطاعات والدوائر والرامية لتفعيل طرق ومناهج الحياة الحديثة في القطاعات الخدمية، التعليمية والترفيهية، ولمواجهة هذه القيود كان لا بد من زيادة أشكال التعاون مع القطاع الخاص لدعم الخدمات الرقمية وعصرنة نظم الإدارة العامة من خلال آليات الشراكة بين القطاعين العام والخاص¹.

ويشهد العالم إبرام عقود هامة لتطوير قطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات عبر آلية الشراكة (PPPs) على غرار مشاريع تطوير شبكات الهاتف المحمول ومد وتطوير شبكات الأنترنت وشبكات الألياف البصرية ذات التدفق العالي ومنصات التواصل السلكية واللاسلكية خاصة إذا علمنا أن مشغلي هذه الشبكات هم شركات خاصة عبر ممثلين حصريين أو من خلال عقود التعاون والشراكة مع شركات حكومية وأهلية، فالشركات الخاصة من جهتها تلجأ إلى إبرام عقد شراكة مع القطاع العام الذي يوفر لها ضمانات تجارية وتسويقية أكبر تسمح بولوج السوق ودعم تنافسيتها إضافة إلى تقاسم المخاطر، لم تقتصر عقود الشراكة (PPPs) في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) على توفير البنية التحتية الأساسية الصلبة لتمتد إلى الخدمات الأخرى المرتبطة بها من تطبيقات وبرامج خدمات الحوسبة السحابية وأنترنت الأشياء والتي عرفت تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة مع انتهاج طريق الرقمنة والذي شمل كافة القطاعات، هذه المشاريع كان للشراكة (PPPs) دورا هاما في تنفيذها أما قطاع (ICT) فشكل الدعامة التقنية لهذه العقود.

خامسا: تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) كدعامة تقنية لآلية الشراكة (PPPs).

تتقاطع آلية الشراكة (PPPs) كنموذج اقتصادي تمويلي مع التقنيات الحديثة التي يوفرها قطاع (ICT) بصفتهما واحدة من وسائل الشراكة وأهدافها، فالشراكة إنما تستهدف مزيدا من الإبداع والإبتكار عبر إدماج التطبيقات والتقنيات الحديثة التي يوفرها قطاع (ICT) وتشكل بذلك محددًا هاما لنجاح عقود الشراكة (PPPs)، هذه العلاقة التكاملية تبين الإرتباط الوثيق بين آلية الشراكة (PPPs) والوسائط التقنية لقطاع (ICT) ما يجعل الفصل بين هذا وذاك مستحيلا. ويتطلب الرفع من كفاءة الشراكات بين القطاعين العام والخاص مزيدا من التكنولوجيا في مجال المعلومات والاتصال التي تساهم في تخفيض تكاليف الإدارة والإشهار وتبادل المعلومات والبيانات من خلال وسائط تقنية بسيطة وسريعة وغير مكلفة. تؤكد الدراسات أن تكنولوجيا المعلومات والاتصال كان لها دورا بارزا في التقدم الصناعي وتحسين مردودية مختلف القطاعات الإنتاجية التي لم تواجه عراقيل كبيرة في إدماج هذه التقنيات ضمن نظامها الإنتاجي والتسويقي والإداري بالنظر إلى سيطرة قطاع الأعمال على مثل هذه النشاطات، وقد جاء الدور مؤخرا على القطاع الحكومي والإدارة العامة التي اتخذت من الرقمنة سلما نحو الجودة والشفافية والحكومة، أما الآلية المتبعة فهي التعاون والشراكة مع القطاع الخاص،

¹ E.L. Sidorenko, Z.I. Khisamova, **Private Partnership as a Global Trend of Digital Government**, SHS Web of Conferences 71, 01004, Eurasia, Sustainable Development, Security, and Cooperation, 2019, PP: 1-7.

وفي كل الأحوال فإن نجاح هذه المشاريع مرهون بمستويات قطاع (ICT) المستخدمة ميدانيا لدعم هذا التعاون بما في ذلك البنية التحتية المساعدة على تنفيذ هذه الشراكات¹.

يظهر التحليل السابق علاقة تكاملية تجمع بين آلية الشراكة (PPPs) كنموذج اقتصادي تنموي وتكنولوجيا المعلومات والاتصال كوسيلة لتحقيق الابتكار وزيادة المردودية والكفاءة لهذه الشراكات، حيث أن عقود الشراكة (PPPs) تفتح مجال واعد لاستخدامات تكنولوجيا المعلومات والاتصال بما يسمح لها بالإزدهار والانتشار من بوابة القطاع الحكومي والخدمات العامة حيث تسعى معظم الدولة لاعتماد الرقمنة بديلا لتسيير مصالحها وخدماتها، كما أن تقنيات (ICT) الحديثة تمثل مفتاحا لنجاح نموذج الشراكة (PPPs) وتعود بالنفع على مختلف الشركاء المتعاقدين وتنعكس على جودة الخدمات والعائد الذي يرغب الشريك الخاص في تحقيقه.

المطلب الثاني: واقع قطاع (ICT) في الجزائر.

تسعى الجزائر لمواكبة التطور الهائل في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال وللحاق بركب الدول والأمم في هذا المجال، إلا أن الجهود المبذولة تبقى غير كافية ودليل ذلك احتلال الجزائر للمرتبة الثانية بعد المائة (102) في التصنيف الأخير الصادر عن الاتحاد الدولي للاتصالات في العام 2017²، من جهته فإن التقرير الصادر عن المنظمة العالمية للملكية الفكرية (WIPO) للعام 2022 فيصنف الجزائر في المرتبة الخامسة عشرة بعد المائة (115) عالميا ونقطة قدرها 45,1 مع ضعف كبير لمختلف المؤشرات الفرعية المكونة للمؤشر العام والتي يوضحها الجدول رقم (4.17)³.

جدول رقم (4.17): مؤشرات قطاع (ICT) في الجزائر سنة 2022.

الرقم	المؤشرات الفرعية	النقطة	التصنيف
1	تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT)	45,1	115
1.1	قدرات الولوج لـ (ICT)	80,4	84
2.1	استعمالات (ICT)	57,0	82
3.1	الخدمات الحكومية عبر الانترنت	27,7	126
4.1	المشاركة عبر الانترنت	15,5	130

المصدر: Global Innovation Index 2022 , P: 93

¹ Lyudmila Tolstolesova et al, **Digital Transformation of Public-Private Partnership Tools**. Journal of Risk and Financial Management, vol. 14, N° 3, 2021, PP : 1-17.

² International Telecommunication Union (ITU), **Measuring the Information Society Report 2017**, Vol. 1, P: 33

³ The World Intellectual Property Organization (WIPO), **Global Innovation Index 2022: what is the future of innovation-driven growth?** Geneva: WIPO, P: 93.

هذا الواقع إنما هو نتاج وضعية صعبة وتحديات جمة يعرفها قطاع (ICT) محليا زيادة على الديناميكية الكبيرة التي يعرفها القطاع والتي تتطلب وثيرة أعلى وسياسات أكفأ وشركاء أفضل، ويتناول هذا الجزء من الدراسة واقع وتحديات قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الجزائر ويحاول اقتراح بعض الحلول العملية والآليات المساعدة على تحسين وضعية القطاع استنادا إلى تجارب دولية.

أولا: تحديات القطاع على المستوى المحلي.

يطرح مشروع رقمنة القطاعات الاقتصادية والخدمية على المستويين الكلي والجزئي الذي تسعى الجزائر لتحقيقه فيما يعرف بالشمول الرقمي تحديا وألوية تستوجب وضع وتصميم السياسات الكفيلة بالرفع من كفاءة قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال من خلال بنية تحتية حديثة تسمح بتوسيع استخدامات هذه التكنولوجيا، كما تسمح بالنفذ السلس والسريع إلى ابتكارات (ICT) بين مختلف مكونات المجتمع ووحداته الاقتصادية والإنتاجية، إن تحقيق هذا المشروع تستدعي التركيز على المحاور الرئيسية الداعمة ذات التأثير العالي والتي يمكن تلخيصها في ثلاث نقاط أساسية وهي: النفاذ، الاستخدام والمهارات¹. إن التحولات الكبيرة التي يشهدها قطاع تكنولوجيا المعلومات حملت معها مفاهيم جديدة ومبتكرة (مثل السحابة والذكاء الاصطناعي وأنترنت الأشياء والواقع الافتراضي المعزز) وطورت من متطلبات التحول الرقمي ومكوناته، وفرضت تحيين البنية التحتية الأساسية والهياكل القاعدية من شبكات وقواعد بيانات وبرمجيات وتطبيقات في شقيها الصلب والمرن من الأجيال المتقدمة كقوالب للولوج إلى عالم المعرفة والرقمنة وضمان استجابة أفضل للتطلعات الجديدة للزبائن وتحديات السوق، وكانت الجزائر قد شرعت منذ العام 2016 في إستراتيجية لتحديث وتطوير قطاع تكنولوجيا المعلومات وتم تكليف وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية بإعداد عناصر السياسة الوطنية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال.

لقد كان لقرار تحرير سوق الاتصالات وتكنولوجيات المعلومات بموجب القانون 03-2000 الصادر في 05 أوت 2000 المتضمن القواعد التنظيمية للبريد والاتصالات المعدل والمتمم دورا بارزا في تحسين مستويات الوصول إلى الشبكات من خلال متعاملين محليين وأجانب الذين ساهموا في تطوير البنية التحتية للقطاع وتنويع الخدمات وتخفيض التكاليف، أدخل القانون 04-18 المؤرخ في 10 ماي 2018 أحكاما تعديلية على القانون السابق بهدف تهيئة المناخ المؤسس لريادة الأعمال وتحسين شروط الوصول إلى سوق الاتصالات والمعاملات الالكترونية، كما تم إنشاء هيئات وطنية متخصصة داعمة لتكنولوجيا المعلومات والاتصال منها:

- مركز البحث في الإعلام العلمي والتقني؛
- الوكالة الوطنية لترقية الحظيرة التكنولوجية وتطويرها؛

¹ إيناس فهمي حسين، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على النمو الشامل، دراسة تطبيقية على الدول النامية والعربية، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة حلوان، جمهورية مصر العربية، مجلد 21، عدد 3، جوان 2020، ص ص: 47-77.

○ ومركز تنمية التكنولوجيا المتطورة.

هذه السياسات وإن كانت قد ساهمت في تحسين الخدمات وسوق الاتصالات في الجزائر إلا أن الوضعية الراهنة لا ترقى للطموحات على الأقل وفقا لتقديرات المؤسسات الدولية المختصة، وتشير مؤشرات آخر تقرير صادر عن الإتحاد الدولي للاتصالات (IUT) إلى تراجع كبير للجزائر في الترتيب الدولي وتقع في مراتب متأخرة وأرقام متواضعة، وهذا ما يوضحه الجدول رقم (4. 18)، هذه الوضعية تفتح الباب أمام المختصين لوضع الآليات الكفيلة بتطوير هذا القطاع.

جدول رقم (4. 18): مؤشر تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصال (IDI) في الجزائر.

السنة	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018-2022
قيمة المؤشر (تتراوح بين 0-10)	2,99	3,30	3,42	3,71	4,32	4,67	لم ينشر
الترتيب الدولي	114	114	114	113	106	102	لم ينشر

المصدر: بيانات الإتحاد الدولي للاتصالات (IUT).

وللتعرف أكثر على واقع قطاع (ICT) في الجزائر وتقييم آثار السياسات المتبعة من طرف السلطات الوصية على القطاع قمنا بتجميع بعض المؤشرات الرسمية التي اعتمدها وزارة البريد وتكنولوجيا المعلومات والمنشورة من قبل الهيئات الدولية المختصة، ويعتبر مؤشر تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصال (IDI) أهم المؤشرات المعتمدة ويصدر عن الإتحاد الدولي للاتصالات (IUT) والجزائر واحدا من أعضائه الدائمين*، ويظهر الجدول (4. 18) تقدم الجزائر إثنا عشرة مركزا في سلم الترتيب الدولي من المركز 114 إلى المركز 102، أما قيمة المؤشر فشهد تحسنا من 2,99 إلى 4,67 بما يعادل 56% ما يدل على تحسن كبير في قيم المؤشر منذ العام 2010.

جدول رقم (4. 19): مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية (IDEG) في الجزائر.

السنة	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022
قيمة المؤشر (تتراوح بين 0-1)	0,3181	0,3608	0,3106	0,2999	0,4227	0,5173	0,5611
الترتيب الدولي	131	132	136	150	130	120	112

المصدر: وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية الجزائرية، تقرير المؤشرات الدولية لقطاع البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية 2022.

* مؤشر (IDI): هو مؤشر مركب يقيس درجة الوصول إلى (ICT) واستخداماتها والمهارات التي يتوفر عليها القطاع، تم إصداره بانتظام بين 2009 و 2017 إلى أن تم اقتراح صيغة حساب جديدة بداية من سنة 2018 أين وجدة أكثر البلدان صعوبات في توفير البيانات اللازمة لحساب المؤشر ولم يصدر حتى اليوم.

يبين الجدول (4. 19) ترتيب الجزائر ضمن مؤشر الحكومة الإلكترونية (IDEG) *، وتحتل الجزائر فيه المرتبة 112 عالميا بقيمة 0,5611 نقطة بعدما شهد المؤشر تحسنا ملحوظا من حيث القيمة (75%) والترتيب أين شهدت تقدما بـ: 19 مركزا، وبالرغم من التحسن النسبي الملاحظ إلا أن الأرقام تبيّن تأخر الجزائر وضعفها في مجال الحكومة الإلكترونية ومستوى الخدمات على الخط.

جدول رقم (4. 20): مؤشر الإتصال العالمي (GCI) في الجزائر.

السنة	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2022
قيمة المؤشر (تتراوح بين 0-100)	22	25	27	29	31	32	لم يصدر
الترتيب الدولي (من 79 دولة)	74	70	68	70	69	69	لم يصدر

المصدر: وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية الجزائرية، تقرير المؤشرات الدولية لقطاع البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية 2022.

تحتل الجزائر مراتب متأخرة في تصنيف مؤشر الإتصال العالمي (GCI) **، إذ لا تتعدى قيمة المؤشر 32 نقطة تقبع من خلالها ضمن آخر خمس مراتب في الترتيب الدولي ويظهر هذا الترتيب من خلال الجدول (4. 20)، هذه النتائج تبرز ضعف الاستثمارات المحلية في البنية التحتية لتكنولوجيات المعلومات والاتصال وهشاشة مختلف الشبكات والتقنيات المرصودة لبرنامج التحول الرقمي.

جدول رقم (4. 21): مؤشر الاتصال العالمي بالحمول (GSMA) في الجزائر.

السنة	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
قيمة المؤشر (تتراوح بين 0-100)	43,8	47,4	50,8	53,5	51,1	53,23	54,6	56,5
الترتيب الدولي (من 170 دولة)	105	103	102	102	107	108	112	110

المصدر: وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية الجزائرية، تقرير المؤشرات الدولية لقطاع البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية 2022.

يسمح مؤشر الإتصال العالمي بالحمول (GSMA) بقياس عوامل التمكين الرئيسية للإتصال بالإنترنت عبر المحمول من خلال جودة البنية التحتية وتوافرها ومحتوى الخدمات مقارنة بالتكاليف ونسبة الجاهزية التي يتمتع بها المستهلك، وتظهر هذه البيانات تأخرا كبيرا للجزائر في التصنيف الدولي (المرتبة 110 وقيمة مؤشر عند 56,5 نقطة) ويعطي مؤشرات سلبية عن مستويات الخدمة عبر المحمول التي تستوجب تحديثا واسعا واستثمارات قوية في البنية التحتية

* مؤشر (IDEG): يصدر عن منظمة الأمم المتحدة ويشمل 193 دولة ويقاس درجة الحكومة الإلكترونية والرقمية ونقاط القوة والتحديات والفرص لدى مختلف الأعضاء، يتركب هذا المؤشر من ثلاث مؤشرات فرعية أولها خاص بالبنية التحتية، والثاني يتعلق برأس المال البشري أما الثالث فيقيس الخدمات عبر الإنترنت.

** مؤشر (GCI): تصدره شركة هواوي العالمي يختص بتتبع الاستثمارات في البنية التحتية لقطاع (ICT).

التي تسمح بإدخال التقنيات الحديثة من الأجيال المتطورة. وتظهر البيانات المعتمدة في الجدول الموالي رقم (4. 22) للمنظمة العالمية للملكية الفكرية بالتعاون مع وحدة البحث المتخصص في جامعة (Cornill) في الولايات المتحدة الأمريكية والمعهد الأوروبي لإدارة الأعمال بباريس، الترتيب المتواضع للجزائر في مختلف المؤشرات الفرعية المعتمدة لبناء المؤشر النهائي حيث لم تتمكن الجزائر من تحسين تصنيفاتها الفرعية على مدار الأربع سنوات الأخيرة، وكل ذلك إنما يدل على التأخر الكبير الذي يشهده قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال وتواضع المجهودات المبذولة محليا وعدم كفاءتها ما يستدعي ضرورة مراجعة إستراتيجية الجزائر في هذا المجال إن هي أرادت تدارك التأخر ومواكبة المسار الدولي.

جدول رقم (4. 22): مؤشر الابتكار العالمي للمنظمة العالمية للملكية الفكرية (GII) في الجزائر.

2022	2021	2020	2019			
الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	قيمة المؤشر الفرعي / الترتيب العالمي
115	45,1	112	39,1	114	37,3	البنية التحتية لقطاع (ICT)
84	80,4	75	60,2	74	59,7	الوصول إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصال
82	57	76	53	79	47,6	استخدامات تكنولوجيا المعلومات والاتصال
126	27,6	127	27,6	126	21,5	الحكومة الإلكترونية
130	15,5	131	15,5	123	20,2	المشاركة الإلكترونية
112	0,5	97	0,6	94	0,7	واردات خدمات (ICT) من إجمالي التجارة (%)
124	0,2	106	0,4	109	0,3	صادرات خدمات (ICT) من إجمالي التجارة (%)
122	0	123	0	122	0	نفقات برامج الكمبيوتر

المصدر: وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية الجزائرية، تقرير المؤشرات الدولية لقطاع البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية 2022.

ثانيا: دور قطاع (ICT) في تفعيل التحول الرقمي في الجزائر.

تقود المعلومات المستقاة من الميدان أن الاستثمارات في البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تؤسس لإطلاق المرحلة الرابعة للثورة الصناعية عبر العالم من خلال المكاسب الممكنة التي تحققها الرقمنة وتكنولوجيا المعلومات، فإن الاستثمار في البنية الأساسية لقطاع (ICT) تشكل اليوم أولوية لجميع الحكومات في سبيل تحقيق التنمية ومواكبة التوجه الاقتصادي الحديث، وفي هذا السياق تشير التقديرات أن الاستثمارات الدولية لإطلاق الجيل الخامس (5G) من شبكات الاتصالات يمكنها خلق قيمة إضافية للناتج المحلي العالمي تناهز 960 مليار دولار أمريكي أي ما يعادل

0,7% من الناتج المحلي العالمي آفاق 2030¹. على المستوى المحلي، تظهر البيانات الرسمية توسعا في عدد مشتركى شبكات الهاتف الثابت (8,913 مليون مشترك) والنقال (49 مليون مشترك) في العام 2022 مع ارتفاع ملحوظ في نسبة التغطية بالشبكات من الأجيال الثاني، الثالث (3G) والرابع (4G) والتي تجاوزت 85% وطنيا²، كما عرفت نسبة الاشتراكات في شبكة الأنترنيت زيادة ليتخطى عدد المشتركين في شبكة الأنترنيت الثابت 4,71 مليون مشترك وأكثر من 44,75 مليون مشترك من الهواتف المحمولة³. هذه الأرقام تؤكد انخراط الجزائر في المسار الدولي نحو الرقمنة بما تفرضه العولمة وتقنياتها الحديثة والتحول نحو مزيد من إدماج لتكنولوجيات المعلومات والإتصال في حياتنا اليومية الاقتصادية والاجتماعية والعلمية والترفيهية، ويشكل منعطفا حيويا لتطوير القطاع وزيادة إمكاناتنا وطاقاتنا الإبداعية لمواكبة هذا الزخم الدولي والذي لم يستثني حتى الدول الأقل نموا في العالم.

هذا وتحضر الجزائر برنامجا طموحا للتحويل نحو الاقتصاد الرقمي عبر رقمنة مختلف القطاعات الإنتاجية والخدمية، الخاصة والعمومية، ما يتطلب تخصيص المزيد من الاستثمارات في قطاع (ICT)، كما أن المضي قدما في هذا الطريق يفرض تضافر الجهود وزيادة أشكال التعاون بين القطاعين العام والخاص كل من ناحيته لتنفيذ هذا المشروع بالتركيز على الأجيال الحديثة من تكنولوجيا الإعلام والاتصال وإطلاق العنان للإبتكار والحدثة بمحاورها الأساسية كالذكاء الاصطناعي والأمن السيبراني والحوسبة السحابية وأنترنيت الأشياء، وللتمكن لذلك أصبح ضروريا أكثر من أي وقت مضى تطوير إمكاناتنا المحلية في مجال مد شبكات الألياف البصرية وتحديث شبكات الإتصال السلكية واللاسلكية بأجيال أكثر تطورا يوفرها مشغلوا ومزودوا هذه الخدمات لزيادة جودة وسعة التدفق، بالنظر لما تقدم فإن هذا التحدي يؤكد ضرورة إشراك القطاع الخاص القادر على توفير المزايا المطلوبة لتطوير البنية التحتية لقطاع (ICT) وهذا ما يناقشه الجزء الموالي من هذا المبحث من خلال إحدى الآليات المستحدثة والتي بإمكانها النهوض بالقطاع والمتمثلة في نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

المطلب الثالث: تطوير قطاع (ICT) من خلال عقود الشراكة (PPPs) على ضوء التجارب الدولية.

يناقش هذا المطلب إمكانية تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر لتطوير قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) ويشكل بذلك مقترحا عمليا لدعم القطاع، ويستند هذا المقترح على بعض التجارب والخبرات الدولية الممكن اقتباسها واعتمادها محليا بناء على النتائج المحققة من جهة، والتحديات الكبيرة التي تواجه القطاع والتي تقتضي إشراك القطاع الخاص للرفع من كفاءته والمساهمة في تحقيق أهداف التنمية التي جاء بها برنامج عمل الحكومة

¹ تاريخ المشاهدة: (<https://www.gsma.com/spectrum/wp-content/uploads/2022/02/mid-band-5G-spectrum-benefits.pdf>) (17 ماي 2023، 15 سا و15د)

² وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، تقرير تطور مؤشرات خدمات الإتصالات لسنة 2022، ص ص: 3-7.

³ وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، المرجع السابق، ص: 9.

في نقطته الأولى من الفصل الخامس والموسومة بـ: "تنمية البنية التحتية القاعدية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال"¹، وانطلاقاً من قناعتنا بكفاءة وفعالية الشركات الخاصة وريادتها في اكتساب وتطبيق التقنيات الحديثة فإنه لا مناص من مضاعفة أشكال التعاون مع القطاع الخاص لتطوير قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) في سبيل تعزيز قدرات الاقتصاد الوطني وإدماجه ضمن المسار الدولي القائم على الرقمنة والبيانات الضخمة والحوكمة الإلكترونية وتقديم شتى الخدمات عبر الخط، وتأتي الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لتطرح حلاً عملياً لتحقيق أهدافنا المحلية في هذا المجال واللحاق بالركب.

يواصل هذا الجزء من الدراسة وفقاً للمنهج المتبع عرض بعض التجارب الدولية الرائدة التي تتخذ من الشراكة (PPPs) خياراً ونموذجاً لدعم التنمية عبر القطاعات الإستراتيجية، والتي يندرج ضمنها قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال، وقد أبرزت عناصر الدراسة السابقة أهمية هذا القطاع ودوره في دعم الاقتصاد ومختلف الخدمات وتأثيره على مستويات المعيشة في ظل توجه عالمي نحو الاقتصاد الرقمي ومجتمع المعرفة القائم على تكنولوجيا المعلومات وتقنيات التواصل، وبداية نستعرض بعض التجارب التي يمكننا الإستفادة منها محلياً.

أولاً: الشراكة (PPPs) لتحديث أنظمة التعليم والبحث.

تلعب تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT) دوراً حاسماً في تطوير قطاع التعليم بجميع أطواره وتطورت نظرة الدوائر التعليمية إليها حيث كانت تعتبرها وإلى وقت قريب وسائل وأدوات وسيطية في عملية التعليم والتدريب، لتتحول في أيامنا هذه إلى اعتبار تقنيات (ICT) واحدة من مدخلات العملية التعليمية الأساسية الذي يتوقف عليها مدى نجاح المنظومة التعليمية². ولضمان أحسن النتائج فقد عمدت الدول والحكومات إلى زيادة مستوى إدماج واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال في نظامها التعليمي وتدارك التأخر في البنية التحتية وربط المؤسسات التعليمية في أطوارها المختلفة بالتقنيات الحديثة في هذا المجال، ولتطبيق هذه الخطة كان لا بد من الوصول إلى مناهج مبتكرة تضمن التمويل اللازم للتقنيات المطلوبة، هذين العاملين يمكن توفيرهما عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص وهذا ما سيتم عرضه من خلال بعض التجارب الدولية الرائدة وهي التجربة السويسرية في ربط مؤسساتها التعليمية بتكنولوجيا المعلومات والاتصال لدعم نظامها التعليمي.

1. تجربة سويسرا لإدماج تقنيات (ICT) عبر المدارس من خلال الشراكة (PPPs).

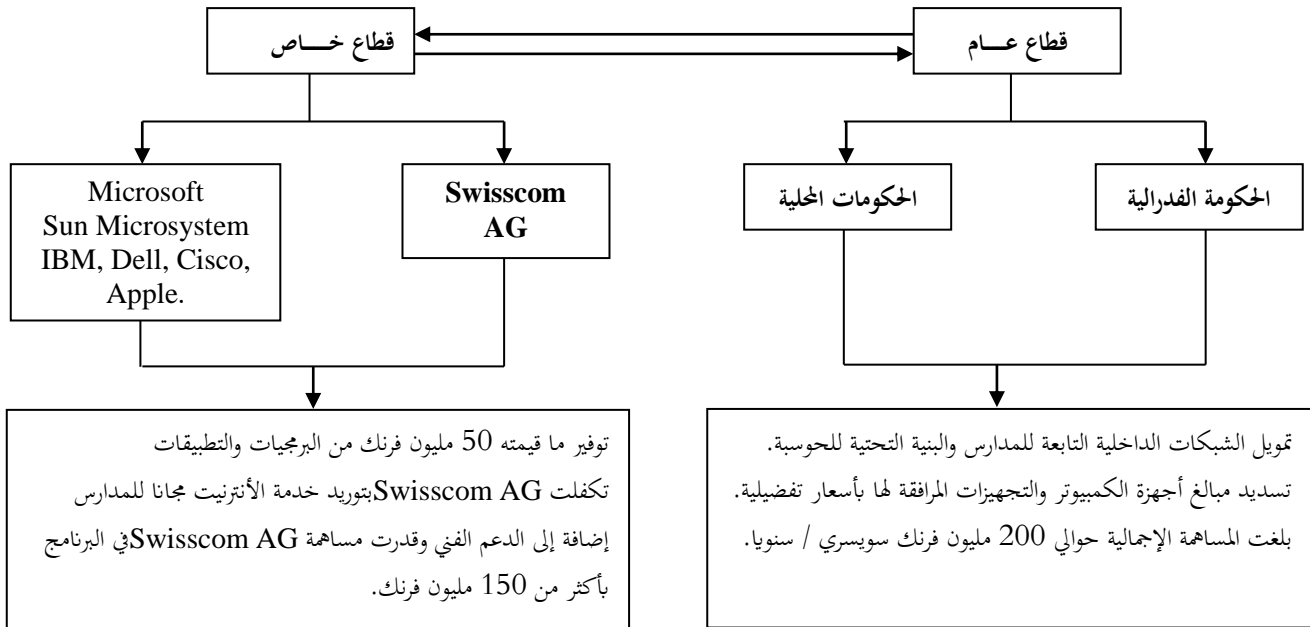
مع بداية الألفية الثالثة أقرت السلطات الفدرالية في سويسرا بالتعاون مع الحكومات المحلية وقطاع الأعمال برنامجاً وطنياً لتعميم استعمال تكنولوجيا الإعلام والاتصال في التعليم داخل الأقسام وربط المدارس بشبكات الأنترنت وتوفير

¹ RADP, Services du Premier Ministre, Op.cit., P : 48.

² María José Gómez-Poyato et al, **Digital Skills, ICTs and Students' Needs: A Case Study in Social Work Degree, University of Zaragoza (Aragón-Spain)**, education science journal, Vol. 21, N° 3, 2023, PP: 189-200.

أجهزة الكمبيوتر في مختلف الأطوار، حيث وضع البرنامج ثلاث أهداف رئيسية تمثلت في تحسين البنية التحتية في مجال (ICT)، تعزيز قدرات الأساتذ والمناهج التعليمية، وتطوير مصادر التعليم وتنويعها. تم تنفيذ البرنامج عن طريق آلية الشراكة (PPPs) وفاقته تكلفة البرنامج 1 مليار فرنك سويسري وقدرت مساهمة القطاع الخاص بأكثر من 200 مليون فرنك سويسري، وبحلول العام 2007 كانت مدارس الطور الأساسي والمتوسط والثانوي والذي يفوق عددها 5.000 مدرسة قد تم ربطها بشبكة الأنترنت كما تم تزويدها بأجهزة ووسائل التشغيل اللازمة وتطبيقات e-learning (أجهزة كمبيوتر واللوحات الرقمية) وبأسعار مدعومة، وفي نفس الإطار خضع الطاقم التكويني والأساتذة إلى تأهيل على استخدام التكنولوجيا وتلقيها للمتعلمين ما يعطي الكادر التكويني والتدريب مكانة متقدمة عند اعتماد تكنولوجيا المعلومات والإتصال.

شكل رقم (4. 26): هيكل المشاركة لتنفيذ برنامج PPPs-SiN (سويسرا).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات Swisscom AG.

يشرح المخطط الوارد في الشكل رقم (4. 26) برنامج الحكومة السويسرية وشركائها لتعميم استخدامات التكنولوجيا الحديثة في المدارس، حيث تم إبرام عقد الشراكة مع أكبر مشغلي خدمات الأنترنت والاتصالات في سويسرا (Swisscom AG) في الأول من شهر أوت من العام 2002 لتنفيذ مشروع (PPPs-Schools on the Net) القاضي بربط المدارس التعليمية بشبكة الأنترنت ذات التدفق العالي، فيما تم إبرام اتفاقيات مماثلة لتوريد التجهيزات ومختلف البرامج والتطبيقات المرافقة والضرورية بأسعار تفضيلية وبلغ عدد الشركات الخاصة الموقعة على عقد التوريد ست (06)

شركات وهي: IBM، Dell، Cisco، Apple، Microsoft و SunMicro-system¹. جاءت نتائج المشروع مشجعة وساعد البرنامج على تحديث البنية الأساسية لقطاع التعليم وتحديد التجهيزات والبرمجيات عبر المؤسسات التعليمية التي سهلت الوصول إلى المحتوى الرقمي للدروس عبر المنصات الرقمية المنشأة حديثاً والتي تم إطلاقها عبر منصات رقمية تابعة لوزارة التعليم السويسرية (www.educa.ch).

2. برنامج المملكة الهاشمية الأردنية لدعم تقنيات (ICT) في المنظومة التعليمية عبر (PPPs).

أطلقت المملكة الأردنية الهاشمية برنامجاً وطنياً أطلق عليه اسم: المبادرة الأردنية التعليمية (JEI) بمشاركة واسعة من قطاع الأعمال المحلي يهدف إلى تحسين مستويات التعليم في المدارس الأردنية من خلال تعميم وتفعيل استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال (ICT)، تم إطلاق المبادرة في 100 مدرسة بمدينة عمان كمرحلة تجريبية عام 2003 بمشاركة بين وزارة التربية الأردنية ومساهمين خواص عبر عقود شراكة (PPPs) امتدت حتى العام 2007 كمرحلة أولى، استهدفت عقود الشراكة الموقعة لتنفيذ برنامج (JEI) تعبئة موارد وإمكانيات القطاع الخاص لتحسين المنظومة التعليمية عبر إدماج تقنيات المعلومات والاتصال (ICT) واعتمادها داخل المؤسسات التربوية الأردنية كما تم إطلاق منصات رقمية تقدم الدروس في المواد التعليمية الأساسية (الرياضيات، اللغة العربية، العلوم، اللغة الإنجليزية)، قدرت تكلفة البرنامج بـ: 25 مليون دولار أمريكي منها 6 مليون دولار مساهمة مباشرة من الحكومة ممثلة بوزارتي التعليم وتكنولوجيا المعلومات والاتصال، فيما تكفل باقي الشركاء الخواص بتمويل قيمته 19 مليون دولار أمريكي.

جدول رقم (4. 23): هيكل تمويل برنامج (JEI) في الأردن بين الشركاء (مليون دولار أمريكي).

المساهمة المالية	الشركاء	القطاع العام
6 مليون دولار أمريكي	وزارة التعليم وزارة تكنولوجيا المعلومات والاتصال	
19 مليون دولار أمريكي	Sisco, CCS, Dell, Fastlink, France Telecom, Hewlett Packard, Intel, Microsoft, USAID, Wef	القطاع الخاص
25 مليون دولار	المجموع	

المصدر: <http://weforum.org/pdf/JEI/JEIreport.pdf>

شكلت المبادرة الأردنية (JEI) نهجاً جديداً ضمن مساعي إشراف القطاع الخاص لدعم التنمية الاجتماعية من خلال تحسين مستويات التعليم في الأردن المدعوم بتكنولوجيا المعلومات الحديثة بالتوازي واستكمالاً لبرنامج إصلاح

¹ Dominik Petko, **ICTs and Education – Public-Private Partnership (PPPs) to connect Schools to the Net – A National Model in Switzerland**, Summary of the Final Report, 2009.

التعليم وبناء اقتصاد المعرفة (ERfKE) في مرحلته الأولى*، حيث عرف هذا البرنامج من جهته مشاركة مجموعة البنك الدولي إل جانب 12 شريكا محليا وأجنبيا في تمويله بقيمة 380 مليون دولار أمريكي.

ثانيا: مد شبكات كابلات الألياف البصرية عبر الشراكة (PPPs).

مع زيادة الطابع الرقمي للاقتصاد العالمي زاد الطلب على الأنترنت ذات السرعة والتدفق العالي والتي تسمح باستخدامات واسعة لمختلف البرمجيات والتطبيقات المبتكرة وبهذا زادت حاجة الدول لمزيد من كابلات الألياف البصرية القادرة على مضاعفة ترددات شبكات النطاق العريض وتحسين تدفق خدمات الأنترنت وبأسعار تنافسية، من الناحية التقنية والتمويلية فإن مد هذه الشبكات يتطلب جهودا كبيرة وتعاون على نطاق واسع غالبا ما يتشكل بين مجموعة من الشركات الدولية والدول المعنية لتأمين تنفيذ هذه المشاريع ويكون ملاذا لتقاسم المخاطر والأعباء، وغالبا ما يتم اختيار مد شبكات من الكابلات تحت أرضية وفي البحار العميقة لربط مختلف القارات والأقاليم كونها أقل تكلفة وأعلى جودة مقارنة بالأقمار الصناعية، لتكون شبكات الألياف البصرية وسيلة مثلى وعملية لتطوير البنية التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية².

1. مشروع (Superfast Cornwall) في بريطانيا.

يهدف المشروع لتزويد منطقة كورنوال وجزر سيللي التابعة للتاج البريطاني في جنوب غرب المملكة بخدمات الأنترنت ذات النطاق العريض فائق التدفق من الجيلين FTTP وFTTC بحلول العام 2015، ويدخل الاستثمار ضمن برنامج التقارب الأوربي لدعم القدرة التنافسية الاقتصادية للمنطقة، تم تنفيذ المشروع من خلال عقد شراكة مع القطاع الخاص ممثلا بشركة (BT) وفق صيغة التصميم والبناء والتشغيل (DBO)، ونصت الاتفاقية على إيصال خدمات النطاق العريض لشبكة الأنترنت بواسطة تقنية الألياف البصرية ذات التدفق العالي لأكثر من 266 ألف مسكن و30 ألف شركة ووحدة إنتاجية في مختلف القطاعات بالمقاطعة، وقدر مبلغ الاستثمار بأكثر من 134 مليون جنيه إسترليني يتم إنفاقها على توفير البنية التحتية للشبكة، وبمساهمة قدرها 53,5 مليون جنيه إسترليني يقدمها الصندوق الأوربي للتنمية الجهوية (ERDF) كما يسمح العقد للحكومة المحلية (مجلس المقاطعة) الاستثمار بشكل مشترك مع الممولين في مرحلة التشغيل لتحفيز الطلب بنصيب قدره 2 مليون جنيه. إضافة إلى ضمان التزويد بشبكة الألياف البصرية فإن الشريك الخاص مطالب بتوفير الخدمات التقنية والشبكات والبرمجيات والبنية التحتية الضرورية لتشغيل وبيع خدماته النهائية جملة

* مشروع (ERfKE) تم تبنيه من قبل وزارة التربية والتعليم الأردنية بين 2003-2015 على مرحلتين، ويهدف إلى إحداث تحول وتغيير جذري في النظام التربوي وزيادة المكاسب والمهارات في جميع المستويات تمهيدا لمواكبة متطلبات العصر (وزارة التربية والتعليم الأردنية، 2011).

² Jeffrey Delmon, **Public Private Partnership Projects in Infrastructure: An Essential Guide fo Policy Makers**, 1stEdition, Cambridge University Press, New York, NY 10013-2473, USA, 2011, P: 174.

وتقسيطا، يتم استرداد هذه الاستثمارات الرأسمالية وباقي النفقات التشغيلية (الإدارة والتشغيل والصيانة) من إيرادات بيع مختلف الخدمات للشرائح المستهلكة.

مع نهاية مدة البرنامج في مرحلته الأولى بين 2011 – 2015 قام فريق من الخبراء ينتمي لجامعة بليموت (Plymouth) بتقييم أكاديمي لنتائج المشروع التي بينت الآثار الإيجابية للمشروع على الحياة الاقتصادية والاجتماعية والعلمية والثقافية على منطقة (Cornwall)، وتظهر البيانات أنه بحلول شهر مارس من العام 2015 وصل معدل التغطية بشبكة النطاق العريض الفائق السرعة في الإقليم 95% ليكون أفضل أقاليم العالم تغطية بعد اليابان¹، وشملت خدمات التغطية المباني السكنية والمؤسسات الإنتاجية وقطاع الأعمال ومختلف الإدارات العامة. وأشارت الدراسة الميدانية أن 5/4 شركات أعربت عن رضاها بمستوى الخدمة حيث ساعد التدفق العالي للخدمات من رفع مردودية 22 قطاعا بما يفوق 30% وتحسين تنافسيتها إقليميا ودوليا وتمكنت 49% من شركات الإقليم من تحقيق مبيعات جديدة والوصول إلى أسواق جديدة محلية ودولية، كما لعب المشروع دورا حاسما في تشجيع المؤسسات الناشئة خاصة في التكنولوجيا الحديثة وزادت شركات الأعمال 9,6% عما كانت عليه.

كتقييم لأولى مراحل المشروع نهاية العام 2015 ومن خلال بعض النتائج والمؤشرات التي يفصلها الجدول رقم (4. 24)، يمكننا أن نلاحظ بلوغ المشروع لأهدافه المسطرة أين تمكن من تغطية 12 ألف مؤسسة ووحدة ونسبة 121%، كما تمكن من توفير 4.666 وظيفة متجاوزا أهدافه الأولية بـ: 666 وظيفة، كما بلغت الزيادة في القيمة المضافة التي ولدها المشروع 161 مليون جنيه إسترليني.

جدول رقم (4. 24): تقييم مشروع (Superfast Cornwall) في بريطانيا، الأهداف والنتائج (جوان 2015).

موضوع الهدف	الرقم المستهدف	الرقم المحقق	%
الشركات المستفيدة من المشروع	10.000	12.104	121%
الزيادة الاجمالية في عدد الوظائف	4.000	4.666	117%
صافي الزيادة في الوظائف	2.835	2.025	71%
الزيادة الاجمالية في القيمة المضافة	140 مليون £	161 مليون £	115%
الزيادة الصافية في القيمة المضافة	99,2 مليون £	91,8 مليون £	93%

المصدر: SERIO: Superfast Cornwall evaluation, Final Evaluation Report, 2015, PP. 29-69

مع نهاية المرحلة الأولى من مشروع (Superfast Cornwall) تم إطلاق المرحلة الثانية تحت مسمى (Superfast Cornwall Extension Programme SEP) امتدت لعامين (2016-2017) وتلتها مرحلة ثالثة تحت اسم (Superfast 2) بين 2018-2020 حيث تم تعزيز المكتسبات المحققة خلال المرحلة الأولى بالتعاون مع الشركاء

¹ SERIO (Plymouth University), Superfast Cornwall Evaluation, Final Evaluation Report, June 2015, P: ii.

الخواص والتأكيد على هذا الخيار في دعم اقتصاد الإقليم، قدرت تكلفة المرحلتين الثانية والثالثة من المشروع بحوالي 28,3 مليون جنيه استرليني تكفل بها مساهمون خواص (BDUK , CC, LEP, BT, ERDF)، وجاء التقرير الأخير الذي يعنى بتقييم نتائج المشروع لعشر سنوات كاملة (2011-2020) ويعطي إشارات جد إيجابية في مختلف الجوانب، ويشير التقرير أنه في شهر جويلية من العام 2020 كان قد تم ربط أكثر من 34 ألف وحدة اقتصادية بشبكة التدفق العالي والتي تفوق سرعتها 100 ميغابايت/ثانية، كما سمح المشروع بحلق 2.650 مؤسسة ناشئة حديثة وهذا ما ساهم بشكل كبير في زيادة النشاط الاقتصادي بالإقليم، وارتفعت معها عدد الوظائف الجديدة لأكثر من 5.300 منصب عمل دائم مع زيادة إجمالية في القيمة المضافة بمقدار 235,8 مليون جنيه استرليني وصافي قيمة مضافة بأكثر من 370 مليون جنيه استرليني¹.

2. مشروع شبكة التدفق العالي (HSBB) للأترنت في ماليزيا.

في عام 1991 أطلقت الحكومة الماليزية برنامجا طموحا لتنمية الاقتصاد الماليزي آفاق 2020 ليكون قادرا على المنافسة الدولية والإقليمية، وكان قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال أحد المفاتيح لتحقيق هذا الهدف وشكل واحدا من مرتكزات برامج ماليزيا التنموية على مدار عقدين كاملين ويستفيد القطاع من استثمارات هامة لتطوير البنية التحتية وتأهيل الموارد البشرية المتخصصة ووضع الإطار المؤسسي المسؤول عن تنمية قدرات البلد في هذا المجال، وتشير الأرقام الرسمية في ماليزيا إلى تخصيص ما يفوق 26 مليار رينغيت محلي لدعم وتطوير قطاع (ICT) ما بين عامي 1996-2010 عبر خطة شاملة أطلق عليها (Multimedia Super Corridor MSC)²، اتخذت الخطة من تشجيع الشركات الدولية والمتعددة الجنسيات على الاستثمار محليا وتعزيز أشكال التعاون والشراكة مع الشركات الماليزية وسيلة لتنمية القطاع، والجدول الموالي يعطينا تفصيلا أكثر لهذه الخطة على مدار 15 عاما في ثلاث برامج خماسية متعاقبة حيث ركزت وبشكل كبير على دعم التجهيزات وتأهيل البنية الأساسية إلى جانب برامج تكميلية تخص البحث والتكوين والتطوير.

ضمن هذه الخطة الشاملة جاء مشروع تحديث شبكة النطاق العريض (Broadband Network) الذي يسمح بزيادة معدلات التدفق العالي للأترنت لتنفيذ خطة الحكومة الماليزية لتطوير القطاع التي تم إقرارها في أكتوبر 2004 والهادفة إلى تطوير شبكة النطاق العريض وتحسين خدمات تكنولوجيا المعلومات المقدمة لمختلف المشتركين ومنه تحفيز الطلب وتدارك الفجوة التي يسجلها القطاع، كما أقرت الخطة عدة آليات لتمويل وتنفيذ البرنامج وعلى رأسها الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs).

¹ PFA, **Superfast Cornwall, Final Report**, September 2020, P: 54.

² Yutaka Kurihara et al, **Information Technology and Economic Development**, 1st Edition, Information Science Reference (IGI Global), Hershey, New York, USA, 2008, PP. 47-48.

جدول رقم (4. 25): النفقات الاستثمارية في قطاع (ICT) الماليزي بين 1996-2010 (مليون رينغيت محلي).

البرنامج	الخطة السابعة للتنمية 2000 - 1996	الخطة الثامنة للتنمية 2005 - 2001	الخطة التاسعة للتنمية 2010 - 2006
تجهيز الهيئات العامة	1.641,8	2.125,00	5.734,2
دعم وتأهيل المدارس (ICT)	945	2.145,1	3.279,2
تأهيل البنية التحتية	119,8	254	150
مراكز التحكم والتوزيع	33,2	18,1	101
تدريب/ خدمات	-	15,9	180
تمويل (ICT)	-	1.125,6	1.493
تطبيقات E-Government	434,8	537,7	572,7
المدارس الذكية	401,1	363,9	169,8
الصحة	400	91,8	60
تطوير MSC	294,4	320,8	377
البحث والتطوير في (ICT)	300	727,5	474
أخرى	589	159,7	298
المجموع	5.159,1	7.885,1	12.888,9

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على Yutaka Kurihara et al, Ibid, P: 48

تم توقيع عقد الشراكة (PPPs) بين الحكومة الماليزية وشركة ماليزيا تيليكوم (TM) في العام 2008 لتنفيذ برنامج (HSBB) بقيمة 11,3 مليار رينغيت ماليزي أي ما يعادل 3,5 مليار دولار أمريكي وبمساهمة مباشرة من الحكومة قدرها 2,4 مليار رينغيت (750 مليون دولار أمريكي)¹، امتد البرنامج على مدار 10 سنوات (2008-2018) وسمح هذا المشروع بمد شبكة هائلة من الألياف البصرية ذات التدفق العالي من خلال تقنيات متعددة (FTTH, +VDSL2, ETTH) بين مناطق ماليزيا الحضرية والريفية ورفعت قدرتها من 682 جيغابايت/ثانية إلى 1,74 تيرابايت/ثانية وتم ربط البلاد بخط جديد من الألياف البصرية (Cahaya Malaysia) والذي يربط كلا من ماليزيا وهونغ كونغ واليابان، ليصل معدل سرعة تدفق الأنترنت في ماليزيا 135,4 ميغابايت/ثانية²، وهي نسبة عالية مقارنة بالتصنيف الدولي علما أنها لا تتعدى 12 ميغابايت/ثانية في الجزائر.

تم تصميم خط (Cahaya Malaysia) عبر نظام ثنائي الألياف وهو جزء من نظام (Asia Submarine-cable Express) ذو الستة أزواج من الألياف البصرية الرابط بين اليابان وهونغ كونغ والفلبين وسنغافورة وماليزيا والذي يعمل

¹ Roshanthi Lucas Gunaratne et al, **National Broadband Networks of Malaysia, India, Indonesia and Australia, A Comparative Study**, Competition & Regulation in Network Industries, Vol. 16, No. 1, 2015, PP: 23-46.

² تاريخ المشاهدة: 27 ماي 2023، 17 سا و30) <http://www.wisevoter.com/country-ranking/internet-speed-by-country>

بتقنية الإرسال الرقمي المترابط بسرعة 40 جيجابايت/ثانية¹، ويسمح العقد لشركة ماليزيا تيليكوم بتوفير خدمة الاشتراك في شبكة النطاق العريض لمختلف المتعاملين وتحصيل حقوق ورسوم تسمح باسترداد استثماراتها كما ألزم الشريك الخاص (TM) بدفع 50 مليون رينغيت سنويا بين 2014-2017 في شكل ضرائب مباشرة للحكومة الماليزية، وبحلول 2018 تم مراجعة هذا المبالغ وأصبح مبلغا سنويا متغيرا تبعا لعدد المشتركين وقيمة رقم الأعمال المحقق، وبهذا يشكل موردا إضافيا للموازنة العامة للدولة. في 21 ديسمبر 2015 أعلنت شركة (TM) التوقيع على اتفاقيتين في إطار الشراكة (PPPs) مع الحكومة الماليزية لتنفيذ المرحلة الثانية من مشروع النطاق العريض العالي السرعة أو ما يعرف ببرنامج (HSBB2) ومشروع النطاق العريض شبه الحضري (SUBB) والذي يهدف لتعزيز وتأمين مكتسبات المرحلة الأولى للمشروع في المناطق الحضرية والريفية للبلد وتحويل ماليزيا إلى مجتمع معرفة متكامل. وأشارت شركة (TM) أن المشروع يمتد على 10 سنوات يضمن تعزيز تغطية المدن الكبرى وعواصم الولايات في أنحاء البلاد مع تجهيز 95 مركز توزيع بما يتيح توصيل الخدمات لأكثر من 390 ألف وحدة اقتصادية في المدن وتحسين سرعة التدفق إلى 100 ميغابايت/ثانية تزامنا مع توسيع وإنجاز البنية التحتية في المناطق شبه الحضرية والريفية ما يسمح بتوصيل الشبكة لأكثر 420 ألف مشترك جديد ورفع سرعة التدفق إلى 20 ميغابايت/ثانية².

من الناحية المالية تبلغ تكلفة مشروع (HSBB 2) ما قدره 1,8 مليار رينغيت ماليزي ما يعادل 419 مليون دولار أمريكي حيث تقد مساهمة الحكومة الماليزية فيه بـ: 500 مليون رينغيت (120 مليون \$) بينما تتكفل (TM) بتمويل المبلغ المتبقي، أما مشروع (SUBB) فتصل كلفته حوالي 1,6 مليار رينغيت (370 مليون \$) ومساهمة الحكومة 600 مليون رينغيت (145 مليون \$)، إن تقييم المشروع يعطي الكثير من النتائج الإيجابية التي عادت بالفائدة على الاقتصاد الماليزي ومنها:

- توفير 135 ألف منصب شغل جلهم من الكفاءات التقنية والشهادات العليا؛
- وصلت مساهمة قطاع (ICT) في الناتج المحلي الإجمالي 5,6% بحلول عام 2018 لتقفز بعدها إلى 6,2% بنهاية العام 2021³؛
- المساهمة في تحسين المنظومة التعليمية ودعم الإبداع والإبتكار في القطاعات الاستراتيجية؛

¹ <https://www.google.com/search?q=google+traduction&oq=&aqs=chrome.3.69i59i45018.1128295108j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (تاريخ المشاهدة: 29 ماي 2023، 15 سا و 45 د)

² <https://www.commsupdate.com/articles/2015/12/21/tm-inks-hsbb-2-and-subb-agreements-with-malaysian-government/> (تاريخ المشاهدة: 29 ماي 2023، 15 سا و 45 د)

³ <http://www.statista.com/statistics/1338915/malaysia+share-of-ict-in-industry-to-the-gdp/> (تاريخ المشاهدة: 27 ماي 2023، 20 سا و 15 د)

- دعم لقطاع الصناعي من خلال إدماج التقنيات الحديثة؛
- بلوغ نسبة التغطية بشبكة النطاق العريض 95% عام 2020 بمعدل تدفق يفوق 100 ميغابايت/ثانية في أكثر من 50% من المدن و20% من مناطق الرف المألزي؛
- رقمنة الخدمات الحكومية والعامّة وإضفاء مزيد من الشفافية.

ثالثا: الدروس المستخلصة من التجارب الدولية.

يركز هذا الجزء من الدراسة على الآليات الكفيلة بتفعيل نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الجزائر اعتمادا على نتائج مستخلصة لتجارب دولية وإقليمية، كما نولي اهتمامنا لتطوير البنية التحتية للقطاع وتمويلها من شبكات وتجهيزات وبرمجيات، هذا القطاع أصبح يمثل دعامة أساسية لبناء وتطوير جميع القطاعات الإنتاجية والخدمية دون استثناء كما يعرف ثورة لا قبل لها وتتطلب من الإمكانيات المالية والتقنية ما لا طاقة للحكومات والمؤسسات العمومية ضمانها في ظل التقدم الرهيب للقطاع، وعليه فإنه لا مناص من إشراك أصحاب الخبرات والإمكانيات التقنية والمالية من القطاع الخاص المحلي والأجنبي لدعم القطاع، هذا الخيار تم تطبيقه في عديد الدول المتقدمة والسائرة في طريق النمو على حد السواء وقد أعطى نتائج طيبة. إن إسقاط هذا التحليل والنتائج المستخلصة على الواقع الجزائري يقودنا إلى ما يلي:

- يشكل نموذج الشراكة (PPPs) أحد الحلول بيد الحكومة الجزائرية لتطوير قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال وزيادة كفاءة المؤسسات الوطنية العاملة في الميدان ونخص بالذكر شركة اتصالات الجزائر؛
- هذا التقدم المنشود إنما يستوجب تطوير البنية التحتية لقطاع (ICT) وتأهيلها لمواكبة الأجيال المتقدمة لشبكات النطاق العريض والاتصالات؛
- إن الأهمية الفائقة لقطاع (ICT) تمتد أثيرها على جميع نواحي النشاط الإنتاجي والفكري والاجتماعي؛
- ضعف أداء قطاع (ICT) إنما يعزى بالدرجة الأولى لضعف البنية التحتية وغياب الكفاءة عند تنفيذ مختلف الاستثمارات العمومية وفقا لصيغ تمويلية تقليدية تفتقد للنجاعة والكفاءة المطلوبة؛
- التحديات التي تواجه الجزائر لتطوير قطاع (ICT) تستوجب إشراكا واسعا للقطاع الخاص ضمانا لأهداف الاقتصاد والكفاءة والفعالية.

خلاصة الفصل الرابع:

إن تشريح واقع البنية التحتية الاقتصادية لمختلف القطاعات الإستراتيجية في الجزائر سمح لنا بالوقوف على مدى هشاشتها وضعفها بما يشكل عقبة حقيقية في وجه التنمية، هذه الوضعية تستوجب تداركها سريعا، خاصة إذا علمنا أن هذه القطاعات إنما تمثل العمود الفقري والدعم الأساسية لبرامج التنمية والمحرك الرئيسي لعملية النشاط الاقتصادي. في مقابل ذلك قدم هذا الجزء من دراستنا حلولاً عملية لدعم البنية الاقتصادية محليا من خلال تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لتنفيذ مختلف المشاريع والبرامج، هذا النموذج القائم على إشراك مؤسسات القطاع الخاص والاستفادة من خبراتها التقنية وإمكاناتها المالية والبشرية بحثا عن تحقيق الكفاءة والفعالية والإستدامة عند تنفيذ مختلف المشاريع زيادة على حشد موارد إضافية تساعد على تجاوز الفجوة التمويلية في ظل تراجع الموارد العامة.

وجاءت محاور هذا الفصل لدراسة إمكانية تفعيل الشراكة مع القطاع الخاص لتطوير بعض القطاعات الاستراتيجية من البنية التحتية الاقتصادية خدمة لتوجهات التنمية في الجزائر، على غرار الطاقات المتجددة وبرنامج الانتقال الطاقي، ودعم سياسة الأمن المائي عبر بناء محطات تحلية مياه البحر ومعالجة المياه القذرة في التجمعات الكبرى وإعادة استغلالها، وكذلك تطوير قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصال الذي يشكل مفتاحا نحو الإقلاع والتنمية. وفي كل مرة يتم طرح بعض التجارب الدولية والإقليمية مع الشركاء الخواص بصيغة الشراكة (PPPs) لتطوير هذه البنية الاقتصادية تأكيدا على فاعلية النموذج في دول عدة، أما نتائجها فيمكن القول أنها اختلفت باختلاف القطاعات والدول المختارة كما كانت لبعض الجزئيات المتعلقة بأهداف المشروع أثرا واضحا عليه، وقد سمح تحليل هذه التجارب بتسليط الضوء على بعض منها كنماذج هامة يمكن الإستفادة منها محليا وأهمها:

- التجربة المغربية لتطوير قطاع الطاقات المتجددة من خلال تكثيف التعاون مع الشركاء الدوليين والتي مكنت المغرب من رفع مساهمة المصادر المتجددة خاصة الشمسية منها في هيكل إنتاجها للطاقة بنسبة 40%، وشكلت محطة نور ورزازات أنموذجا في ذلك؛
- تجربة المملكة العربية السعودية في تحلية مياه البحر اعتمادا على الشراكة (PPPs)، حيث أثبتت التجربة أن البحث عن الكفاءة والخبرة وتكنولوجيا الشركاء الدوليين كان الهدف الأول من اختيار هذه الصيغة لتنفيذ أكبر برامج تحلية المياه في العالم؛
- من جهتها كانت تجربة المملكة الأردنية الهاشمية لبناء محطات معالجة المياه القذرة وإعادة تحويلها واستغلالها لدعم القطاع الصناعي والزراعي قصة نجاح لنموذج الشراكة (PPPs)، وهذا قياسا بنتائجه الاقتصادية والبيئية ومساهمته في وضع الحلول العملية لمشكلة المياه في البلد؛

تفعيل الشراكة بين القطاعين العام
والخاص (PPPs) لدعم البنية التحتية
الاجتماعية

- المبحث الأول: الشراكة (PPPs) لحل مشكلة إدارة النفايات الحضرية.
- المبحث الثاني: توظيف الشراكة (PPPs) لتطوير البنية التحتية لقطاع الصحة.
- المبحث الثالث: البنية التحتية الاجتماعية والشراكة (PPPs)، فرص وآفاق.

تمهيد:

ارتبط نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص مع بداياته الأولى بالبنية التحتية الاقتصادية والهياكل القاعدية ذات الصلة من طرق ومطارات وموانئ وخطوط النقل بالسكك الحديدية وامتدت أيضا لتشمل الهياكل التابعة لقطاعات اقتصادية حساسة كالطاقة والمياه والصرف الصحي، غير أن تطور السياسات التنموية وتشابك الأهداف الاقتصادية مع نظيرتها الاجتماعية لبناء نموذج تنموي متكامل الأبعاد يدمج بين الشق الاقتصادي ومقوماته والشق الاجتماعي ومتطلباته، في هذا المسعى تم توسيع نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتطبيقاته لتطوير البنية الاجتماعية وإدماج مزيد من رأس المال الخاص لتقديم الخدمات ذات الطابع الاجتماعي.

تطور نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لم يتوقف عند هذا المستوى بل تعداه ليشمل جانبا هاما من حياتنا الاجتماعية مستفيدا من المرونة الكبيرة التي تتمتع بها عقود الشراكة وتنوع صيغها وتدرجها في إدماج رأس المال الخاص، وبعد أن رأينا في الفصلين السابقين تطبيقات النموذج ودوره في تطوير البنية الاقتصادية باعتبارها دعامة رئيسية للنشاط الاقتصادي، فإن هذا الجزء من الدراسة يسلط الضوء على دور الشراكات مع القطاع الخاص في دعم البنية الاجتماعية باعتبارها جزءا هاما في معادلة التنمية، مستشهدين في ذلك على بعض التجارب الميدانية الدولية والإقليمية استكمالاً لأهداف الدراسة والرامية للتأسيس لهذا النموذج وتكيفه محليا لدعم السياسة التنموية في الجزائر.

بناء على ما تقدم، تم تقسيم هذا الجزء من الدراسة إلى ثلاثة محاور رئيسية تتناول بالدراسة والتحليل دور القطاع الخاص في بناء وتطوير منشآت البنية التحتية الاجتماعية عبر آلية الشراكة (PPPs)، وقد وجاءت محاور الفصل الرئيسية موزعة كالتالي:

- الشراكة (PPPs) لحل مشكلة إدارة النفايات الحضرية؛
- توظيف الشراكة (PPPs) لتطوير البنية التحتية لقطاع الصحة؛
- البنية الاجتماعية والشراكة (PPPs)، فرص وآفاق (التعليم والتكوين، الإسكان، الرياضة والمنشآت الشبانية).

المبحث الأول: الشراكة (PPPs) لحل مشكلة إدارة النفايات الحضرية.

إن تسيير النفايات الحضرية الصلبة ومعالجتها والتخلص منها وفق المبادئ العلمية والتقنيات الحديثة أصبحت تمثل أحد أكبر التحديات التي تواجه مدنا والقائمين عليها، وطبقا لتقديرات البنك الدولي فإن 1,3 مليار طن هي حجم النفايات الصلبة المخلفة سنويا والمرجح بلوغها 2,2 مليار طن بحلول سنة 2025، أما الجمعية الدولية للنفايات الحضرية (ISWA) فتتوقع بلوغ حجم النفايات مستويات قياسية آفاق 2050 بما يفوق 3,4 مليار طن تتركز أغلبها في

المجتمعات النامية¹، هذه المؤشرات الخطيرة تجربنا وكل دول العالم على اتخاذ ما يلزم من احتياطات لمواجهة تفاقم مشكلة القمامة ووضع الحلول الكفيلة بصورة تدريجية لمعالجة الكميات الهائلة من نفاياتنا الصلبة وتقليل آثارها الصحية والبيئية، وهنا نتناول أحد الحلول العملية التي تجمع بين الشق المالي والتقني والبيئي للمشكلة من خلال تفعيل أشكال التعاون ما بين كافة الأطراف الفاعلة من حكومة وهيئات عامة وشركات خاصة وأطراف المجتمع المدني الأخرى.

يركز هذا المبحث من الدراسة على مشكلة النفايات الحضرية الصلبة وكيفية جمعها ومعالجتها وإعادة تدويرها واستغلالها وفقا للتقنيات الحديثة بمشاركة القطاع الخاص، لما يحمله من حلول عملية واعدة يقدمها للقائمين على إدارة شؤون المدن في الجزائر. هذا وتعد الإدارة الرشيدة للنفايات الصلبة أحد أهم التحديات التي تواجه القائمين على المدن الجزائرية نتيجة النمو السكاني والتوسع العمراني ومتطلبات التنمية الاقتصادية، إذ "من المستحيل بناء مدن مستدامة قابلة للعيش من دون إدارة رشيدة للنفايات الصلبة، والأمر اليوم لم يعد يتعلق بالحلول الفنية وجعل مدننا نظيفة فحسب بقدر ما هو متعلق بالبيئة والمناخ والصحة العامة والسلامة فضلا عن الاعتبارات الاجتماعية والجمالية، كل ذلك لن يتأتى إلا من خلال تغيير السلوكيات الرامية لخفض حجم النفايات ورسكاتها وتدويرها"²، والمقصود بالنفايات الصلبة في هذا المحور مختلف النفايات الحضرية من مخلفات الأسر اليومية وما يماثلها من نفايات النشاط التجاري والخدمي من مكاتب وإدارات، والتي تتولى البلدية أو من ينوب عنها من شركات خاصة مسئولية جمعها والتخلص منها أو ما تعلق بمخلفات القطاع الصناعي والبناء والأشغال العامة³.

المطلب الأول: واقع إدارة النفايات الحضرية في المدن الجزائرية.

من الواضح أن مشكل النفايات الحضرية والصلبة قد أضحى هاجسا حقيقيا يؤرق السلطات العمومية والمواطن على حد سواء بسبب تهديدها للصحة العامة والبيئة والنظام العام، وهذا يعود بالدرجة الأولى إلى عجز القطاع العمومي الممثل بالبلديات في أداء أحد أهم المهام الموكلة إليه وافتقارها إلى الهياكل التقنية اللازمة لإعادة رسكلة هذه النفايات إضافة إلى أسباب كمية بحته ناتجة عن زيادة الإنتاج والإستهلاك المرتبط بالنمو الحضري والديمقراطي، حيث قدرت الوكالة الوطنية للنفايات إجمالي الإنتاج الوطني للنفايات المنزلية وما شابهها للعام 2020 بحوالي 13,5 مليون طن تم معالجة واسترجاع 6 مليون طن منها (45%)⁴، وهو ما خلف انعكاسات سلبية على الصحة العامة والبيئة والمياه وغيرها من القطاعات ذات الصلة في مدننا الكبرى والصغيرة على حد سواء، هذه الوضعية تفرض مراجعة السياسة العامة المنتهجة

¹ ISWA – The International Solid Waste Association, **The Future Of Waste Management: Trends, Opportunities And Challenges For The Decade (2021-2030)**, October 2021, P: 7.

² خورخي إيجاس فاسكوز، إدارة النفايات الصلبة في صميم التنمية المستدامة، مجموعة البنك الدولي، النسخة العربية، 2016.

³ The International Solid Waste Association (ISWA), **WASTE ATLAS 2013 Report**, P: 37.

⁴ الوكالة الوطنية للنفايات، تقرير حول حالة تسيير النفايات في الجزائر، 2020، ص ص: 30، 76.

في هذا المجال والبحث في آليات حديثة ومبتكرة لتسيير النفايات الحضرية والصلبة على ضوء ما تحقق في الميدان دوليا وإقليميا، إذ أصبحت تمثل مصدرا هاما للنشاط الاقتصادي كما تقدم حولا فنية لمعالجة المشاكل الاقتصادية والبيئية والصحية التي تخلفها النفايات.

أولا: تحديات إدارة النفايات في المدن الجزائرية.

ترتبط معضلة إدارة النفايات ارتباطا وثيقا بالتوسع الحضري والتجمعات السكانية وتركزها فيما يعرف بالمدينة، وفيها يتم التعامل مع كميات ضخمة من النفايات الصادرة عن مختلف الأنشطة اليومية للإنسان ما يستوجب وضع الإمكانيات المادية والبشرية والتمويلية لضمان هذه الوظيفة الحيوية عبر المدن والتجمعات السكانية والمناطق التجارية والصناعية، ومع زيادة هذه الإلتزامات ارتفع الضغط على مدننا في ظل محدودية الإمكانيات لي طرح تحديات كبيرة وضعت البلديات في عين الإعصار، ويمكننا تلخيص أهم التحديات التي تواجه إدارة النفايات الصلبة في المدن الجزائرية في النقاط الخمس الموالية:

- **محدودية الموارد المالية:** وضعية ملازمة لأغلب بلديات الوطن التي تعاني من شح الموارد وتذبذبا ما يشكل عقبة هامة لبناء البنية التحتية وتحديد عتاد الجمع ونقل النفايات، أما بناء المراكز المتخصصة في الردم التقني ومعالجة النفايات الصلبة فتعد بعيدة المنال بالنظر لافتقار بلديات الوطن لمصادر تمويل كافية لإنجازها وتسييرها، هذه المراكز وإن وجدت على قلتها تبقى تابعة للمصالح الخارجية لوزارة البيئة مما يحرم البلديات من هياكل هامة تساهم في تحسين الحياة الحضرية وزيادة موارد البلدية، وتشير التقديرات أن قرابة 40% من ميزانية بلدياتنا تخصص لجمع القمامة؛
- **محدودية الإمكانيات التقنية والتجهيزات:** بالنظر إلى ما تتطلبه إدارة النفايات الصلبة من تجهيزات وإمكانيات مادية وبشرية توضع تحت تصرف البلديات والهيئات المختصة لتسيير القطاع، مع مراعاة حاجات وخصوصيات كل منطقة خاصة على مستوى المناطق الصناعية والتجمعات ذات الكثافة العالية؛
- **ضعف السياسة الوطنية لإدارة النفايات:** لم تعد تلك المناهج الكلاسيكية القائمة على جمع ورمي النفايات في المكبات والرمد الباطني قابلة للإستمرار، بل أصبح من الواجب اليوم مراعاة الأضرار البيئية والصحية لهذه المناهج ووضع إستراتيجية فعالة لمواكبة التطورات التقنية والفنية في هذا المجال وتطبيق المناهج العلمية الحديثة للمعالجة والتدوير والاستثمار في النفايات الصلبة باعتبارها موردا هاما لبلدياتنا ومصدرا للثروة يمكن تميمينها من خلال وضع رؤية فعالة لمعالجة النقائص التي تشوب القطاع¹؛
- **ضعف التنسيق بين الفاعلين في القطاع:** فعدم تنسيق الجهود بين مختلف المتدخلين في مجال جمع ونقل وتسيير النفايات الصلبة من بلديات ومصالح مركزية وأخرى غير ممرزة ومراكز مستقلة ومتعاملين خواص كل ذلك شتت

¹ Mostepha Naghel, Abdellah Ferhi, **Household Waste Management Challenges, The Case of M'sila, Algeria**, Engineering Tecnology& Applied Sciences Research, Vol. 12, N° 3, 2022, PP: 8675-8682

الجهود وأضعف القطاع، كما ننبه إلى ضعف فعالية الوكالة الوطنية للنفايات في رسم استراتيجية متكاملة لتسيير وتأمين النفايات بما يخدم الاقتصاد والفرد والبيئة؛

○ **التوسع الفوضوي للمدن:** هذه الظاهرة عرفتها المدن الجزائري في العقود الأخيرة نتيجة الانفجار الديمغرافي وهجرة الفرد الجزائري نحو المدن وغياب أنظمة التسيير الحضري لمدينتنا، كل ذلك ساهم في تفاقم مشكل النفايات وقوض من الجهود المبذولة لمعالجتها؛

○ **غياب الوعي المجتمعي:** ضعف الثقافة المجتمعية والتوعية بين مختلف الفئات وتكوين الفرد السلبي يصعب من مأمورية المتدخلين في القطاع، ويبدد جهودهم ويزيد من تكلفة التطهير وعليه فإن تقويم سلوك الفرد وتعامله مع مختلف النفايات الحضرية والصلبة وزرع ثقافة بيئية وحضرية بين الأجيال القادمة وتفعيل العمل الجماعي هي المفتاح لتدارك هذه الوضعية¹.

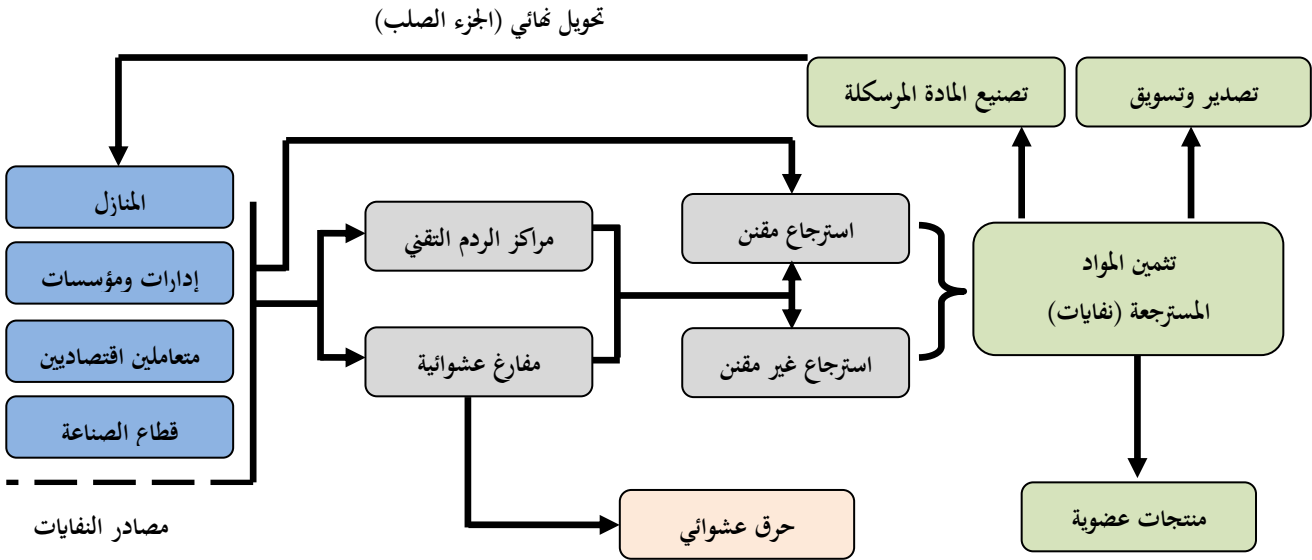
2. البرنامج الوطني للتسيير المدمج للنفايات الحضرية.

شكل القانون رقم 01-19 الصادر بتاريخ 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير ومراقبة والتخلص من النفايات الحضرية الأساس لاستراتيجية وطنية شاملة لإعادة تنظيم الإطار العام لقطاع النفايات الحضرية والصلبة في إطار الجهود المبذولة من أجل تسيير مدمج وفعال للنفايات، حيث عمد إلى تكثيف الجهود والتعاون بين الوكالة الوطنية للنفايات (AND) المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-175 الصادر في 20 ماي 2002 والجماعات الإقليمية والمحلية لتحقيق أهداف الإدارة المثلى للنفايات، وفي هذا السياق تم إنشاء مراكز الردم التقني (CET) ومنشآت أخرى لجمع وفرز النفايات تم وضعها تحت تصرف البلديات ووزارة البيئة، وتسعى الجزائر من خلال إقرارها للبرنامج الوطني للتسيير المدمج للنفايات إلى توزيع الأدوار بين مختلف الفاعلين لإدارة وتسيير النفايات الحضرية وتأمينها، ويرتكز هذا البرنامج على جمع ورسكلة وتأمين النفايات الصلبة ووضع كافة الإمكانيات المادية والتقنية والبشرية اللازمة لمعالجة النفايات.

يعطي الشكل رقم (5.1) مخططا حول البرنامج الوطني المدمج لتسيير النفايات الحضرية ومراحل جمعها ونقلها وإعادة تدويرها انطلاقا من المصدر (المنزل والحدائق الاقتصادية ومختلف المؤسسات) وصولا إلى مراكز الردم التقني المستولة عن عملية الإسترجاع، غير أنه يمكننا ملاحظة تسرب كميات هائلة من هذه النفايات عبر المفارغ العشوائية المنتشرة بكثرة عبر تراب الوطن والتي تجاوزت غير قانونية تؤثر على نوعية الرسكلة ومعدلاتها إضافة إلى المخاطر البيئية الناجمة عن عمليات الحرق العشوائي. لم يعط هذا البرنامج نتائج مرضية وسجل نقائص عدة انعكست على أداء الهيئات المكلفة بتسيير النفايات الحضرية، والملاحظ هو حصر الأطراف المكلفة بجمع وتدوير النفايات في هيئات عمومية (البلديات ووزارة البيئة) ومؤسسات وطنية (مراكز الردم التقني) مع إغفال لدور القطاع الخاص.

¹ Natasha Karla, **Community Participation and Waste Management**, Sustainable Waste Management: Policies and Case Studies, Vol. 1, Springer, 2019, PP: 115-123.

شكل رقم (1.5): مخطط تسيير النفايات في الجزائر.



المصدر: الوكالة الوطنية للنفايات، تقرير حول حالة تسيير النفايات في الجزائر، 2020، ص: 28.

في إطار تنفيذ المخطط الوطني لتسيير النفايات قامت الحكومة الجزائرية بتخصيص استثمارات ضخمة بين عامي 2002 و 2017 بحوالي 88 مليار دج منها 41 مليار دج لمعدات التجميع والنقل و 37 مليار دج لإنجاز البنية التحتية الموجهة لمعالجة النفايات ونخص بالذكر مراكز الردم التقني، مراكز الفرز، ومراكز الرسكلة وإعادة التدوير¹، وتقوم هذه المراكز بمعالجة كميات هائلة من النفايات الصلبة من معادن وبلاستيك وورق وخشب وزجاج، غير أن هذه المنشآت لم ترق بأدائها إلى الأهداف المسطرة حيث تعاني معظمها من مشاكل تقنية وفنية أثرت بشكل كبير على الوضعية العامة للنفايات في الجزائر ويستدعي تدعيما عاجلا لهذه المراكز لتأمين النظافة والصحة العامة في المستقبل المنظور، كما نبه هنا إلى فشل هذه الاستثمارات في مواكبة التكنولوجيا الحديثة واعتمادها تقنيات تقليدية متهالكة وجب مراجعتها لتحسين مردوديتها وكفاءتها.

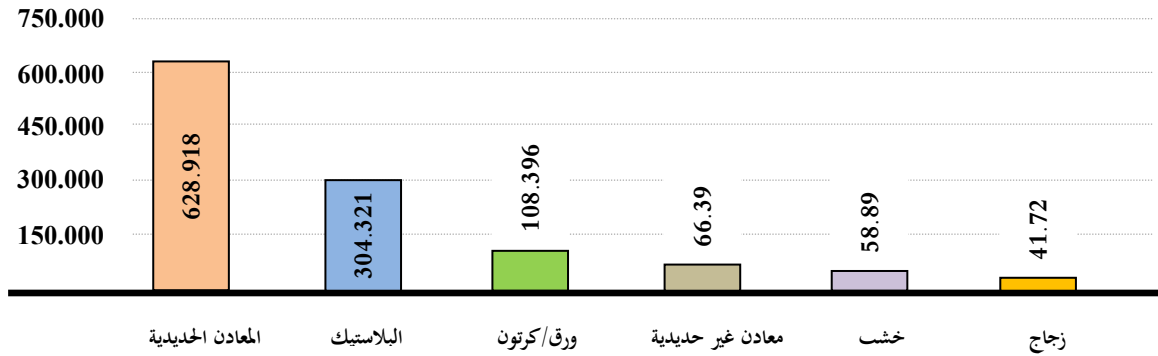
أما نمط التسيير المطبق على هذا البرنامج فيغلب عليه التسيير المباشر من طرف البلديات فيما يخص جمع ونقل النفايات بينما تتكفل مراكز المعالجة والردم وإعادة التدوير المختصة والتابعة لوزارة البيئة ومؤسساتها المحلية اللامركزية بعمليات المعالجة والتخلص من هذه النفايات، هذا النمط لم يمنع مشاركة فاعلين خواص في هذا المجال من خلال نموذج التفويض لصالح متعاملين خواص يتكفلون بجمع ونقل وحتى معالجة النفايات والتخلص منها أو ينشطون في إطار موازي غير منظم لحسابهم الخاص، غير أن غياب الإطار القانوني والتنظيمي لهذه العلاقة لا يسمح بالتحكم في الآلية ولا يضمن المتابعة والمراقبة الفعالة للقطاع، ووفقا لمعطيات وزارة البيئة فإنه يتواجد أكثر من 500 متعامل خاص ينشط في مجال جمع

¹ الوكالة الوطنية للنفايات، 2020، مرجع سابق، ص: 31.

ومعالجة النفايات على المستوى الوطني يتوزعون على مختلف الأنشطة وتتصدرها المعادن الحديدية وغير الحديدية والورق والبطاريات والزيوت الصناعية.

ويبين الشكل (2.5) الموالي كمية ونوع النفايات المسترجعة كمعدل سنوي وفقا لأرقام ومعطيات الوكالة الوطنية للنفايات، والتي يغلب عليها المعادن الحديدية بنسبة تفوق الـ 50%، فالبلاستيك بنسبة 25% ثم الورق بحوالي 10% ثم باقي الأنواع بنسب متفاوتة، ويبلغ معدل تكلفة تسيير ومعالجة النفايات الصلبة المنزلية والحضري في الجزائر بين 3.100 دج/طن إلى 3.900 دج/طن كقيمة تقديرية في ظل صعوبة حساب التكلفة بصورة دقيقة.

شكل رقم (2.5): نوعية وكمية النفايات المسترجعة في الجزائر (طن/السنة).



المصدر: الوكالة الوطنية للنفايات، المرجع السابق، ص: 61.

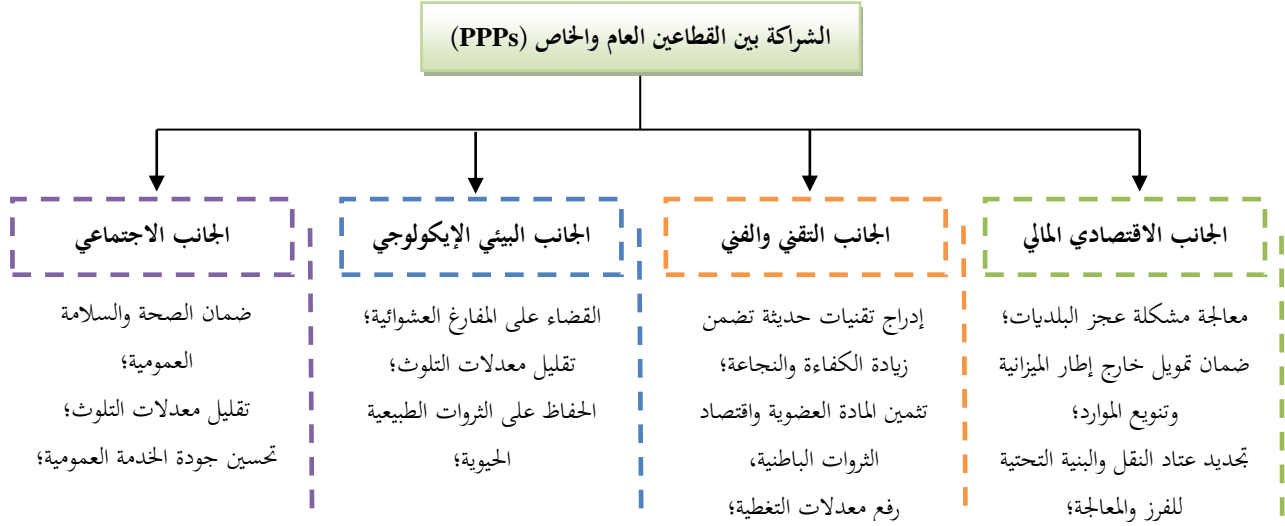
في خضم هذه المؤشرات والأرقام جاء تقييم الوكالة الوطنية للنفايات لأداء القطاع على المستوى الوطني ضعيفا عند معدل لا يتجاوز 3,5 نقطة من 10، هذا التقييم المتعدد المعايير تم بناؤه على أسس اقتصادية واجتماعية وبيئية ويأخذ جميع فروع التسيير بعين الاعتبار¹، وتبرز هذه القيمة المنخفضة الحالة الهشة وغير الفعالة لبرنامج تسيير النفايات الحضرية في الجزائر وهذا من وجهة نظر المختصين والقائمين عليه، والتي تضر بجودة الخدمة العمومية لتسيير النفايات في الجزائر التي لا تستجيب لمطالب المواطنين المشروعة وآمالهم في العدالة الاجتماعية واقتصاد منفتح وفعال في خدمة التنمية، هذه الاختلالات تم تحديدها على مستويات عدة نتيجة ضعف كفاءة التسيير والتأهيل وشح الموارد وقيود الميزانية وعجز البلديات المزمع باعتبارها مكلفا بتنفيذ عمليات الجمع والنقل، ما يستوجب التفكير مليا في الحلول البديلة للإنتقال من وضع شديد الضعف إلى التسيير الأمثل للخدمة العمومية، وهنا نعرض على نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كواحدة من الآليات المستحدثة والقادرة على تدارك هذه النقائص ودعم قطاع تسيير النفايات محليا من خلال المزايا الاقتصادية والاجتماعية والبيئية التي تتميزها، كما تحاول الدراسة طرح بعض التجارب الدولية والإقليمية لدعم الأفكار والمقترحات ووضع حلول تقنية فعالة لتحديث المنظومة الوطنية لمعالجة وتسيير النفايات.

¹ الوكالة الوطنية للنفايات، 2020، مرجع سابق، ص 141.

المطلب الثاني: آفاق الشراكة (PPPs) في تسيير النفايات الحضرية محليا.

من خلال ما تقدم في عرضنا أعلاه لوضعية قطاع النفايات الصلبة في الجزائر، تتأكد لنا الأزمة العميقة التي يتخبط فيها وغياب الحلول الناجعة في ظل فشل واضح للإستراتيجية الوطنية المتبعة، ويعود هذا الفشل بالدرجة الأولى إلى عجز البلديات والمؤسسات العمومية المكلفة بجمع ومعالجة والتخلص من هذه النفايات، هذا القصور كنا قد أشرنا إلى إمكانية تداركه عبر آليات عدة تتشارك في تنفيذها مختلف الفئات والأطراف، ولعل أبرزها إشراك القطاع الخاص والاستثمار في إمكاناته المالية والتقنية والفنية وتحويل هذا العبء إلى مورد وثروة تساهم في دعم النشاط الاقتصادي وتخلصنا من شبح التلوث وتضمن لنا تنمية مستدامة وفقا لمسارات الجهود الدولية والإقليمية. والجزائر اليوم في أمس الحاجة لمثل هذه الشراكات لتنظيم الوسط الحضري والحفاظة على البيئة والقضاء على مشاكل التلوث الذي يسببه النمو الديمغرافي وتوسع النشاط الاقتصادي.

شكل رقم (5. 3): آثار تفعيل الشراكة (PPPs) في قطاع النفايات الصلبة.



المصدر: من إعداد الباحث.

إن تفعيل أشكال التعاون مع المتعاملين الخواص محليا يمكنه أن يشكل جزءا من الحل لمشكلة النفايات الحضرية في المدن الجزائرية خاصة ما تعلق بإدماج القطاع الموازي وصغار المتعاملين الذين ينشطون في جمع النفايات، كما يجب علينا التنبيه أن قطاع النفايات يشكل نشاطا اقتصاديا قادرا على خلق الثروة وتشغيل فئة هامة زيادة على المنافع البيئية والصحية الواجب تميمها وتشجيعها والعمل على تطوير الآليات والميكانيزمات الداعمة لها، وفي هذا الإطار تبرز الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كأحد أشكال التعاون الفعالة لدعم القطاع.

إن اقتراح تكثيف الشراكة بين القطاعين العام والخاص في هذا المجال هو نتاج قناعتنا بنجاعة وفعالية هذه الآلية في تغطية النقائص التي يعاني منها القطاع اعتمادا على الشركات الخاصة سيما المؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي بإمكانها دعم البلديات ووزارة البيئة محليا، كما أن الشراكة تعطي حولا واقعية ونتائج جد مرضية كما أثبتته التجارب عبر مختلف

الدول والأقطار، فهي جسرا يربط بين مصالح الشركاء الخواص الباحثين عن العمل وجني الأرباح من جهة ومساعي الدولة وهيئاتها العامة الوطنية والمحلية من جهة أخرى لتحقيق الأهداف العامة الصحية والبيئية التي تضمنها عقود الشراكة وتفرضها الدولة وفقا لسياساتها العامة بأقل التكاليف وأفضل النتائج، كل هذا من دون إغفال لتطلعات المجتمع المدني لبيئة نظيفة وعيش كريم، وبهذا يجمع اقتراحنا بين مصالح جميع الشركاء ويراعي متطلبات السلامة البيئية والاستدامة عبر مدننا وتجمعاتنا الحضرية.

المطلب الثالث: تسيير النفايات الحضرية عبر آلية الشراكة (PPPs)، عرض تجارب دولية.

نستعرض من خلال هذا المطلب بعض التجارب الدولية في تسيير النفايات الحضرية الصلبة في مدن كانت تعاني وإلى وقت قريب من عجز في تسيير نفاياتها وهاجسا لظلمة أرق السلطات والتي وجدت الحل في مد يدها للقطاع الخاص، وكان توجه هذه المدن إلى التعاون مع القطاع الخاص عبر آلية الشراكة (PPPs) لمعالجة هذا القصور بارزا وقد أعطى ذلك نتائج مشجعة، ويمكن الإستفادة منها وتتمينها محليا لتسيير النفايات في المدن الجزائرية وإيجاد الحلول العملية في ظل الظروف التي تعرفها البلديات الجزائرية من ضعف في مواردها وقلة في إمكاناتها المادية والبشرية.

أولا: التجربة الإندونيسية، مشروع معالجة النفايات بمحافظة جاوة الغربية (LegokNangka).

في مواجهة واحد من تحديات العصر تسعى إندونيسيا جاهدة لوضع إستراتيجية فعالة لتسيير 65 مليون طن/سنويا من نفاياتها ومخلفات 250 مليون نسمة ومختلف الأنشطة في البلاد والتي زادت من نسبة التلوث البري والبحري والهوائي وسببت اختلالات كبيرة في النظام الصحي والبيئي والسلامة العامة، وترتكز هذه الإستراتيجية على تخفيض حجم النفايات 30% مع حلول سنة 2025 ورفع من طاقة المعالجة ل: 70% من خلال إيجاد الآليات المساعدة على حوكمة القطاع وتوفير التمويل اللازم لتغطية الفجوة المسجلة والتي جاء بها القانون رقم 2008/18 والتنظيمات التي تبعتها وصولا إلى التنظيم رقم 2017/97 الذي وضع الإطار العام للسياسة الوطنية لتسيير النفايات والمعروفة اختصارا باسم (Jakstranas) للفترة الممتدة بين 2018-2025 بمشاركة جميع الأطراف ومكونات المجتمع بداية من الحكومة المركزية والحكومات المحلية والهيئات العامة وكذا الشركات والمتعاملين الخواص ومختلف مكونات المجتمع المدني والجمعيات¹.

وتنطوي هذه الشراكات أساسا على أهداف بعيدة المدى بالتركيز على الجوانب الاقتصادية والاجتماعية وأخرى بيئية، ومن أهم محاورها تطوير البنية التحتية وإنجاز محطات جمع ومعالجة النفايات بغية الوصول إلى ضمان فعالية أكبر وكفاءة أعلى في تسيير النفايات الصلبة ما يستوجب انفتاحا أكبر على القطاع الخاص للإستفادة من عديد المزايا التقنية والفنية والمالية التي يملكها الشريك الخاص.

¹ Tetra Tech, USAID, Clean Cities, Blue Ocean, Initial Solid Waste Management Assessment, Indonesia, May 2021, P: 17.

جدول رقم (1.5): تركيبة النفايات الصلبة في اندونيسيا.

المركب	النفايات العضوية	البلاستيك	الورق والكرتون	المعادن	الزجاج	ألبسة	المطاط	أخرى
النسبة (%)	60 %	14 %	9 %	4,3 %	1,2 %	3,5 %	5,8 %	2,2 %

المصدر: Clean Cities, Blue Ocean , Initial Solid Waste Management Assessment , Indonesia (2021), P 18

تعتبر مقاطعة جاوة الغربية أكبر المقاطعات الأندونيسية من حيث عدد السكان وأكبرها إنتاجاً للنفايات الصلبة التي تتنوع تركيبها وتتعدد بتنوع النشاط الاقتصادي الذي تعرفه المدينة والأنماط المعيشية والإستهلاكية للسكان والموضحة في الجدول (1.5) أدناه، وتشكل النفايات العضوية 60% من هذه النفايات ثم البلاستيك بـ 14% فبقية الأنواع بنسب متقاربة، من جهته يلخص لنا الجدول رقم (2.5) حجم النفايات اليومية بمقاطعة جاوة الغربية وتوزيعها بين محافظات ومدنها الرئيسية، ويعكس حجم هذه النفايات مجمل التحديات التي تواجه السلطات المحلية في جمع ونقل النفايات ومعالجتها والتخلص منها وفق التقنيات الحديثة والصديقة للبيئة، وتقسّم المقاطعة إدارياً إلى 9 مدن كبرى و18 محافظة وعاصمتها باندونغ (Bandung) ويقطنها أكثر من 50 مليون نسمة¹، ولمعالجة هذه الوضعية فقد اعتمدت السلطات الأندونيسية آلية الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) التي أقرتها الخطة الوطنية لتسيير النفايات المعتمدة في اندونيسيا لدعم الجهود المبذولة في هذا السياق، وتتجلى لنا الصعوبات التي يواجهها القطاع من خلال نسبة التغطية الإجمالية في المقاطعة لخدمات جمع ونقل النفايات التي لا تتعدى 67,11% وتبقى حوالي 33% من نفايات مقاطعة جاوة الغربية خارج التغطية لتزيد من حدة التلوث وتهدد الصحة العامة والحياة اليومية لأكثر من 50 مليون ساكن².

جدول رقم (2.5): حجم النفايات اليومية في مقاطعة جاوة الغربية (أندونيسيا) لسنة 2018 (متر مكعب/اليوم).

المدن / المحافظات	حجم الإنتاج اليومي (م ³ /اليوم)	حجم النفايات المجموعة والمنقولة لمراكز المعالجة (م ³ /اليوم)	نسبة التغطية (%)
BOGOR	6.677	4.772	71,46
SAKABUMI	1.990	1.371	66,18
CIANJUR	2.680	990	36,94
BANDUNG	11.864	8.847	74,57
GARUT	1.269	658	51,85
TASIKMALAYA	2.481	1.454	58,60
CIAMIS	712	263	36,94
KUNINGAN	687	338	49,20
CERIBON	2.103	1.663	79,07
MAJALENGKA	695	374	53,81

¹ Kojima, M. et al, **Regional Waste Management – Inter-municipal Cooperation and Public-Private Partnership**, ERIA Research Project Report FY, N° 12, Jakarta: ERIA, 2020, P: 137.

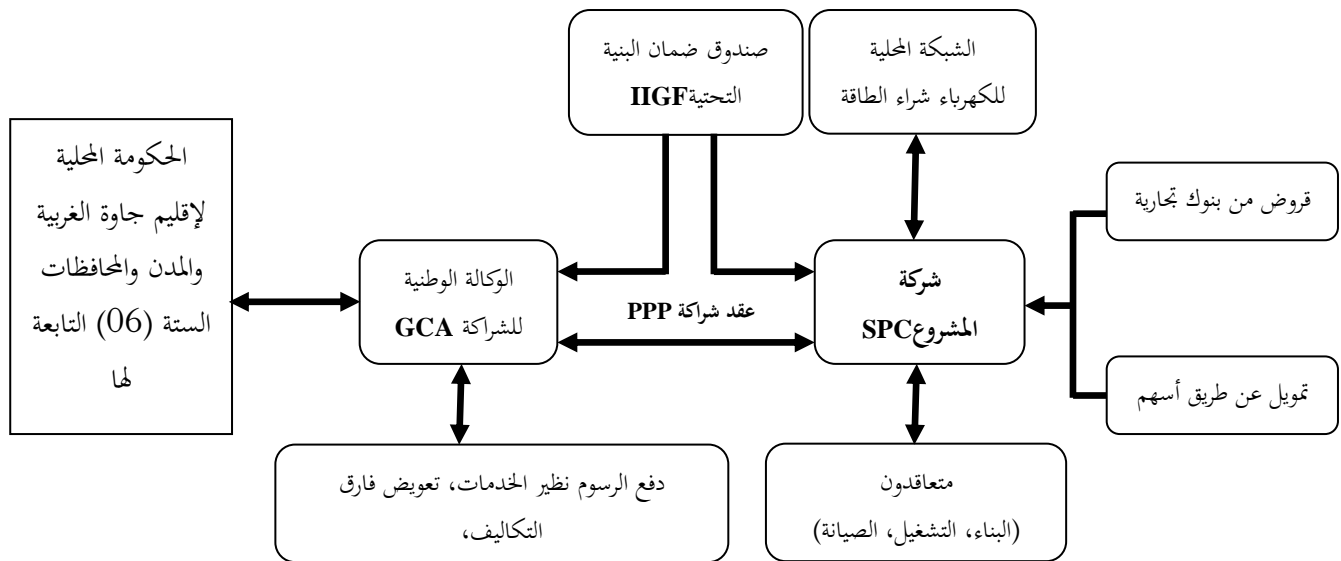
² Erwin Sondang Siagian et al, **Public-Private Partnerships in Solid Waste Management ; Arrangements in Indonesia**, Asia Pacific Journal of Public Administration, Vol. 41, N° 1, 2019, PP: 56-62.

62,77	408	650	SUMEDANG
68,46	1.146	1.674	INDRAMAYU
51,77	689	1.331	SUBANG
48,82	412	844	PURWAKARTA
53,81	1.278	2.375	KARAWANG
68,01	6.716	9.874	BEKASI
62,13	1.045	1.682	BANDUNG BARAT
37,67	191	507	PANGANDRAN
77,44	1.191	1.538	CIMAHI
81,74	291	356	BANJAR
67,11	38.268	57.025	المجموع

المصدر: Erwin Sondang Siagian et al, Op.cit.

من بين المشاريع التي تم إطلاقها وفق آلية الشراكة (PPPs) ضمن جملة الحلول في مواجهة مشكلة النفايات الصلبة في الجزء الغربي من جزيرة جاوة، مشروع المركز الجهوي لمعالجة النفايات (Legok-Nangka) الذي جاء لتعويض مركز الردم (Sarimukti landfill) المغلق والذي يوضح الشكل رقم (4.5) هيكل تمويله وتشغيله، يقع المشروع بمقاطعة جاوة الغربية ويتبع إقليميا لمدينة باندونغ، بطاقته تناهز 1.800 طن من النفايات التي تتم معالجتها يوميا في المحطة أي ما يعادل قرابة 700 ألف طن سنويا وتغطي خدماته 6 مقاطعات بما فيها مدينة باندونغ الكبرى كما تقوم المحطة بإنتاج 29 ميغاواط من الكهرباء من مصادر حيوية وربطها بالشبكة المحلية للطاقة تجسيدا للسياسة العامة الهادفة لدعم مصادر الطاقة المتجددة في إطار القانون رقم 2018/35 الذي أقر 12 مشروعا يتم إنجازها بالتعاون مع الشركات الخواص لإنتاج الكهرباء من المصادر الحيوية والنفايات الصلبة.

شكل رقم (4.5): هيكل مشروع محطة معالجة النفايات وإنتاج الطاقة (Legok-Nangka) بأندونيسيا.



المصدر: Republic of Indonesia, PPP Infrastructure Projects Plan In Indonesia, 2020, P: 167

تم توقيع العقد بين الحكومة المحلية لإقليم جاوة الغربية ممثلة بالمركز الوطني لتسيير النفايات (BPSR) والمدن والمحافظات التابعة لها إضافة إلى مجمع الشركات الخاصة التي تتكفل بأشغال الإنجاز وفق صيغة التخطيط والتمويل والبناء والتشغيل والصيانة لمدة 22 سنة منها سنتين لإتمام أشغال الإنجاز بداية من عام 2020، حيث تشير التقديرات إلى دخولها حيز الخدمة منتصف 2023. ويقتضي عقد الشراكة المبرم بمساهمة السلطة المركزية الأندونيسية في تمويل الهياكل الأساسية للمشروع والبنية التحتية المرافقة من طرقات وشبكات المياه والطاقة، فيما أخذت الحكومة المحلية لإقليم جاوة الغربية على عاتقها مصاريف اقتناء ونقل ملكية المشروع المقدرة بـ: 74,6 هكتار إضافة إلى تمويل الهياكل الثانوية الضرورية لتشغيل المحطة، أما المدن والمحافظات فإنها تلتزم بنقل نفاياتها للمحطة ودفع الرسوم المقابلة لخدمات المعالجة والردم لفائدة شركة المشروع القائمة على المحطة، وقدرت التكلفة الإجمالية لبناء المحطة بـ: 235,05 مليون دولار أمريكي يتم تمويل 70% من هذه القيمة عن طريق قرض طويل الأجل تقدمه مجموعة من البنوك التجارية أما 30% الباقية فيتم جمعها عن طريق طرح أسهم للإكتتاب العام، وينطوي هذا المشروع على عدة أهداف اقتصادية واجتماعية وبيئية تساهم في وضع حلول مستدامة لمشكلة النفايات الصلبة في إقليم جاوة الغربية، يمكن تلخيص هذه الأهداف فيما يلي:

- دعم البنية التحتية لمعالجة النفايات الصلبة في أكثر المناطق كثافة سكانية خاصة مدينة باندونغ وضواحيها؛
- تفعيل الخطة الوطنية لرفع مصادر الطاقة المتجددة في إنتاج الكهرباء لنسبة 25% بحلول عام 2025؛
- تغطية الفجوة التمويلية الكبيرة التي تتطلبها خطة اندونيسيا لتحديث منظومة النفايات الصلبة؛
- تحسين المنظومة الصحية والبيئة والمعيشية والحفاظ على سلامة الساكنة ودعم الأمن البيئي؛
- دعم الكفاءة والفعالية في مجال جمع ومعالجة النفايات إلى نسبة متقدمة تفوق 85% آفاق 2025 بالإقليم؛
- إدماج مزيد من التقنيات الحديثة في معالجة النفايات من خلال بناء علاقات تعاونية مع شركات خاصة محلية وأجنبية بما يساعد على الوصول إلى المعايير الدولية.

ثانياً: التجربة الهندية.

تشكل الهند ثاني دول العالم كثافة سكانية حيث يقطنها ما يزيد عن 1,4 مليار نسمة فيما تشير التوقعات أن تتجاوز الهند خلال العام 2023 الصين من حيث التعداد السكاني وتصبح البلد الأول عالمياً¹، هذا النمو السريع في عدد السكان قابله زيادة كبيرة في حجم النفايات الصلبة العضوية والصناعية وغيرها، كم فرض تحديات كبيرة على السلطات المركزية في دلهي والحكومات المحلية لتسيير الكم الكبير من هذه النفايات التي تعود لمصادر مختلفة، حيث تطغى

¹ تاريخ المشاهدة: 18 فيفري 2022، 13 سا و 15 د) <https://www.un.org/ar/global-issues/population>

عليها النفايات العضوية بنسبة 52,3% ومخلفات الأنشطة الاقتصادية والحرفية كالورق والبلاستيك والمطاط بنسب متفاوتة، ويمكن قراءة هيكل هذه النفايات من خلال النسب الظاهرة في الجدول رقم (3.5)، هذا وتنتج المدن الهندية والمراكز الحضرية الكبرى ما يفوق 60 مليون طن سنويا من النفايات الصلبة بمعدل يناهز 160 ألف طن يوميا يتم جمع 95,4% من هذه النفايات ويحول 77% منها إلى مراكز الردم التقني التي تعمل على معالجة ما يفوق نسبته 50%.

جدول رقم (3.5): التركيبة الفيزيائية للنفايات في الهند.

المكون	مواد عضوية وغذائية	ورق وكرتون	بلاستيك ومطاط	معادن	زجاج	ألبسة وقماش	أخرى
النسبة (%)	52,3%	13,8%	7,9%	1,5%	0,9%	1%	22,6%

المصدر: M. D. Meena et al, Municipal solid waste : Opportunities, challenges and policies in India, A review, waste management bulletin, Vol. 1, 2023, PP : 4-18.

تبتت الهند برنامجها والموسوم بـ: "الهند النظيفة" أو "CleanIndia mission" في ترجمة للتسمية الأصلية "Swactcha Bharat Mission" ذات الأهداف الاجتماعية والصحية والبيئية من خلال تسيير أمثل للنفايات في المدن والمراكز الحضرية للهند ويتطلع لتحسين المحيط الحضري، هذا البرنامج يستدعي تخصيص ما قيمته 13,62 مليار دولار أمريكي بحلول العام 2025 يوجه 50% منه لدعم وتطوير نظام تسيير النفايات الحضرية¹.

جدول رقم (4.5): فجوة تسيير النفايات الصلبة في الهند بين 2016-2021.

السنة	2016	2017	2018	2019	2020	2021
الفجوة (%)	40,99%	79,78%	9,38%	30,35%	25,82%	31,70%

المصدر: CPCB, Annual Report on Solid Waste Management 2020-2021, Delhi, P : 6

تخضع الاستراتيجية العامة لتسيير النفايات الصلبة في الهند لقواعد أقرها الدليل الرسمي لعام 2016 ووضعت خطة عمل طويلة الأجل تمتد لـ: 25 سنة على خمس خماسيات يتم تنفيذها من طرف السلطات المحلية (Urban Local Body) اعتمادا على إمكانياتها الخاصة أو اللجوء إلى التعاقد مع متعاملين خواص وفق آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs)²، وهذا بعد الفجوة التي وقف عليها التقرير لسنوات 2016-2021 والذي تظهر نتائجه في الجدول رقم (4.5)، ويبحث الدليل على اللجوء لأشكال التعاون مع القطاع الخاص سيما في الحالات التي تتطلب أموالا معتبرة

¹ Sessa Sai Ratnamala Bommareddy, SS. Asadi, **Solid Waste Management through Public Private Partnership Model**, International Journal of Civil Engineering and Technology, Vol. 8, N° 1, 2017, PP: 263-272

² Government of India, Ministry of Urban Development, **Municipal Solid Waste Management Manuel**, 2016, P: 436.

وتقنيات حديثة تفوق الإمكانيات المتاحة بما يساهم في تقليص الفجوة المسجلة في مجال تسيير النفايات في المناطق الحضرية، وتشير الأرقام الرسمية أن نسبة إنفاق الحكومات المحلية على تسيير نفاياتها الحضرية تعادل ما بين 10% - 50% من ميزانياتها السنوية، وللتخفيف من هذه الأعباء تشجع السلطات الهندية حكوماتها المحلية على اللجوء إلى أشكال التعاون المختلفة مع القطاع الخاص لإدارة نفاياتها الصلبة.

وفي إطار تجسيد الشراكة مع القطاع الخاص نجد أن عديد المدن والأقاليم الهندية قد تدرجت في تفعيل آلية الشراكة (PPPs) في قطاع النفايات الحضرية، بداية من عقود جمع النفايات المنزلية إلى ضمان نظافة الشوارع ونقل القمامة وصولاً إلى معالجة والتخلص من النفايات في المفاغ والمكببات العامة ومراكز المعالجة وإعادة التدوير، وتبلغ عدد المشاريع قيد التحضير والدراسة 20 مشروعاً وفق صيغ الشراكة (PPPs) المختلفة والتي تم إطلاقها بين 2020 و2022 في مجال جمع ومعالجة النفايات الحضرية عبر المدن الكبرى في انتظار استكمال أخرى، هذا وأحصت الهند في الثلاثي الأول من العام 2021 أكثر من 70 مشروعاً قيد الخدمة تم تنفيذه من خلال الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs)¹.

جدول رقم (5.5): تسيير النفايات الحضرية في مختلف المدن والمقاطعات الهندية وفق صيغة الشراكة (PPPs).

نوع الخدمات وفق عقود الشراكة (PPPs)	المدن والأقاليم المتعاقدة وفق صيغة الشراكة (PPPs)
جمع النفايات المنزلية (أحياء سكنية)	Bangalore, Ahmadabad, Nagpur, Dumdum, Gandhinagar Jaipur, North, Delhi
تنظيف الشوارع	Hyderabad, Surat
جمع ونقل حفظ النفايات	Surat, Ahmadabad, Mumbai, Delhi
فرز ومعالجة النفايات	Delhi, Bangalore, Coimbatore, Kolkata, Chennai, Ahmadabad, Chennai
جمع النفايات المنزلية والحضرية العامة، النقل والحفظ والفرز	Chennai
نظام مدمج وكامل لجمع ومعالجة والتخلص من النفايات	Guwahati, Hyderabad

المصدر: Sesha Sai Ratnamala Bommareddy, SS. Asadi, **Solid Waste Management Through PPP Model**, Op.cit.

إن إشراك القطاع الخاص في تحقيق الأهداف العامة الهندية في مجال جمع ومعالجة النفايات إنما يهدف بالأساس لحشد مزيد من الإمكانيات المادية والفنية ودعم جهود السلطات المركزية والمحلية في توفير التمويل المستدام لهذا القطاع وتنفيذ الإستراتيجية الوطنية لمواجهة أكبر التحديات التي تواجه متخذي القرار في واحدة من أكثر الدول اكتظاظاً في العالم، وترتكز الخطة الحالية على المحاور الآتية:

¹ Government of India, Ministry of Finance, Department of Economic Affairs, **List of Infrastructure Projects**.

[https://www.pppinindia.gov.in/infrastructureindia/projectlist?id=1&searchType=Government%20Infrastructure%20Projects%20\(PPP\)](https://www.pppinindia.gov.in/infrastructureindia/projectlist?id=1&searchType=Government%20Infrastructure%20Projects%20(PPP)) (accessed 25 May 2022, 22H, 30M).

- بناء حوالي 100 محطة لتحويل الطاقة العضوية إلى طاقة كهربائية عبر مختلف الأقاليم الهندية ما يسمح بإنتاج أكثر من 3 جيجاواط من الكهرباء لدعم الشبكة الوطنية للطاقة؛
- فتح المجال لاستقطاب الاستثمارات الأجنبية في القطاع وفق الصيغ المختلفة والمتاحة مع تقديم التسهيلات القانونية والإجرائية المساعدة؛
- تبني الحكومة المركزية خطة شاملة (الهند النظيفة) الداعمة لسياسة تسيير النفايات في مراحلها المختلفة، الإنتاج، الجمع، الفرز، المعالجة والتخلص منه؛
- رصد حوالي 65 مليار دولار أمريكي لدعم تشغيل وصيانة المنشآت والهياكل الخاصة بقطاع النفايات الحضرية بين 2020-2030؛
- تنسيق الجهود واللوائح التنظيمية الكفيلة بالاستجابة لمتطلبات القطاع في قادم السنوات خاصة مع توقع وصول حجم النفايات الحضرية 90 مليون طن عام 2030 تبعا للتطورات الاجتماعية والديمقراطية والاقتصادية التي يشهدها المجتمع الهندي.

ثالثا: تجربة جمهورية الصين الشعبية.

قامت السلطات المركزية لجمهورية الصين الشعبية بتبني آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) لدعم القطاعات والمشاريع ذات الصلة بمشروعها الوطني من خلال طرح خطة وطنية لبلوغ أهداف التنمية المستدامة، وصولا إلى وضع حل جذري للنفايات الحضرية والصناعية والتي عرفت تطورا كبيرا في ظل النمو الديمغرافي الكبير وتطور النشاط الاقتصادي للبلد وما صاحبه من آثار بيئية وإيكولوجية انعكست سلبا على الصحة العامة والسلامة ورفاهية المجتمع*، وقد ارتفع حجم النفايات الصينية من 160 مليون طن سنة 2010 إلى 250 مليون طن سنة 2021 مع توقعات باستمرار معدلات نمو النفايات الحضرية 5% سنويا حتى 2030 وهي الأكبر بين دول جنوب شرق آسيا². إلى هنا تكون مشكلة النفايات الحضرية (MSW) قد شكلت تحديا حاسما للسلطات المركزية والمحلية على حد السواء.

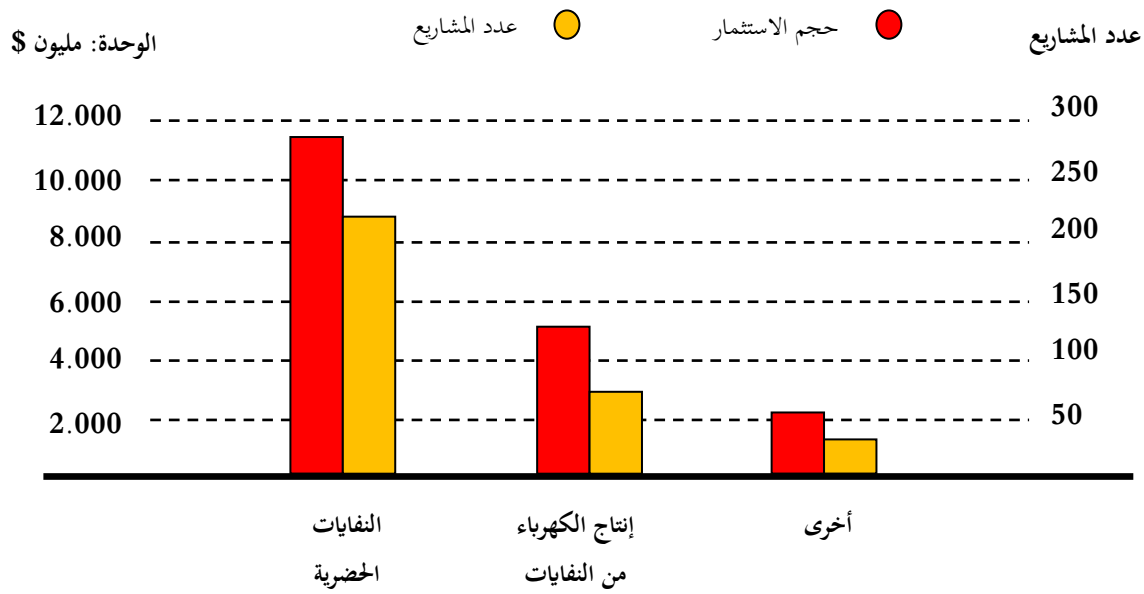
ومنذ العام 2013 عززت الحكومة الصينية وعلى نطاق واسع نموذج الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) بهدف تحسين الخدمة العمومية لرفع القمامة ومعالجة النفايات وزاد معها عدد العقود المبرمة مع الشركات الخاصة لجمع ومعالجة النفايات في الخمس سنوات الموالية إلى 198 صفقة بقيمة إجمالية فاقت 59 مليار يوان صيني حسب الإحصائيات

* يبلغ عدد سكان الصين أكثر من 1,44 مليار نسمة موزعين بين المدن والتجمعات الحضرية بنسبة 60,60% ما يقبل 848 مليون نسمة أما المناطق الريفية والجبليّة فيسكنها قرابة 39,5%.

¹ (تاريخ المشاهدة: 25 فيفري 2023، <https://www.statista.com/statistics/279117/amount-of-disposed-garbage-in-china/>)

الرسمية لوزارة المالية الصينية إلى غاية الربع الرابع من العام 2017 أي ما يعادل 9,44 مليار دولار أمريكي (سعر الصرف لشهر مارس 2018 : 1 RMB = \$0,16)¹، ليبلغ حجم هذه الإستثمارات قرابة 19 مليار دولار أمريكي بحلول الربع الرابع من عام 2020²، توزعت بين جمع وإعادة تدوير النفايات بمبلغ 11,4 مليار دولار أمريكي شملت 221 مشروعاً، وعمليات إنتاج الكهرباء من مصادر عضوية بقيمة 5,3 مليار دولار أمريكي عبر 74 مشروعاً، ومشاريع أخرى متنوعة بـ 2,1 مليار دولار أمريكي، وهذه البيانات يلخصها الشكل الموالي.

شكل رقم (5.5): هيكل مشاريع الشراكة (PPPs) في مجال جمع ومعالجة النفايات الصينية عام 2020.



المصدر: Deng Yue, Ibid

كانت الحكومة الصينية قد شرعت في إصلاحات عميقة وجوهرية مست طرق تسيير المرافق العامة على المستوى المحلي مع إقرار نموذج الشراكة كأحد البدائل لتسيير المرافق التابعة للبلديات وتقديم الخدمات ذات الصلة وعلى رأسها برامج تسيير النفايات الحضرية، وكانت البداية بإرساء النظام المؤسسي والذي يمثله المركز الصيني للشراكة بين القطاعين العام والخاص (CPPPC) مع منح مرونة واسعة للسلطات المحلية عبر مختلف الأقاليم في سن القوانين والنظم المحددة لتدخل القطاع الخاص في مجال جمع ومعالجة والتخلص من النفايات الحضرية، وقد تدعم هذا المسار بعد إقرار السلطات المركزية الصينية للخطة التنموية الخماسية الرابعة عشرة الممتدة بين 2021-2025. ومثلت عقود الشراكة قناة جديدة لدعم عجز السلطات المحلية في الصين وسد الفجوة التمويلية لمشاريع جمع ومعالجة النفايات على قدر من الكفاءة

¹ Ling Wang, Dongyi Yan, Yan Xiong, Lihong Zhou, **A review of the challenges and application of public-private partnership model in Chinese garbage disposal industry**, Journal of Cleaner Production, N° 230, 2019, PP: 219-229.

² Deng yue, **PPP As A Tool To Improve Environmental Protection At The Local Management Level Of China**, Bulletin Of Higher Educational Institution, North Cucusus Region, Social Science, vol. 2, 2022, PP: 102-111.

والفعالية وقد أثبتت هذه التدابير نجاعتها حيث ارتفع معدل معالجة النفايات من 54,24% سنة 2012 إلى 96% سنة 2016.

تبعاً للتقرير الموسوم (China Eco-Environmental PPP Development Report 2019) فإن النموذج الشائع في إبرام عقود الشراكة (PPPs) في مجال معالجة النفايات في جمهورية الصين الشعبية هو نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) بنسبة فاقت 74%، حيث تسمح الخصوصيات التقنية لهذه العقود الإستجابة لمتطلبات الاستثمار المالية والفنية في آجال طويلة نسبياً، وقد تضاعفت هذه العقود في السنوات الأخيرة مع انتشارها الواسع عبر مختلف الأقاليم الصينية والتي حققت من خلالها تقدماً كبيراً في مجال معالجة النفايات الحضرية وساهمت بشكل فعال في تخطي مشاكلها البيئية والتمويلية في أكثر بلدان العالم كثافة سكانية وأكثرها إنتاجاً للنفايات والتي تتبع مستويات الإنتاج والاستهلاك العام.

المطلب الرابع: الدروس المستفادة من التجارب الدولية.

يبين لنا الواقع المعاش حجم المشاكل التي تتخبط فيها مدننا جراء فشل السياسات العامة المتبعة في قطاع النفايات الحضرية بدليل غرقها في نفاياتها وانتشار كبير للمكبات العشوائية في محيط المناطق العمرانية والضواحي، في ظل القصور الكبير المسجل على مستوى البلديات المكلفة بجمع ونقل ومعالجة النفايات الحضرية بالتعاون مع المؤسسات المختصة تحت وصاية وزارة البيئة، كل ذلك خلف انعكاسات سلبية على نوعية الحياة الاجتماعية والصحية وسبب اختلالات بيئية وجب معالجتها، إن اختيار الآليات المناسبة للحل لمشاكل القطاع تستوجب النظر بتمعن في التجارب الدولية الرائدة خاصة لدى الدول ذات الكثافة السكانية المعتبرة وكيفيات إدارة وتسيير منظومة جمع ومعالجة النفايات الحضرية مع مراعاة إمكانات البلديات المحدودة، من أهم هذه الآليات الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) والتي نرى فيها فرصة حقيقية لدعم قطاع النفايات الحضرية حيث لاقت هذه الآلية قبولا واسعا في مختلف الدول والمدن وأثبتت نجاعتها ميدانيا ورفعت من جودة الخدمات ذات الصلة، غير أن تفعيل هذه الآلية يقتضي توفير بعض الشروط وتحضير الأرضية التي من شأنها دعم هذا التوجه وعليه نعرض في النقاط الموالية على أهم الحلول الواجب اتخاذها لتطوير القطاع وتحسين الخدمات قياسا بتجارب دولية:

- وضع استراتيجية وطنية واضحة المعالم لتسيير النفايات الحضرية في الجزائر التي تؤسس لتدخل القطاع الخاص ومشاركته؛
- تحيين المنظومة القانونية وسن اللوائح التنفيذية التي تسمح بإدماج القطاع الخاص وإشراكه في تنفيذ الخدمة العامة في جمع ونقل ومعالجة والتخلص من النفايات الحضرية تداركا لعجز السلطات المحلية في الجزائر؛
- تغيير الذهنيات التقليدية في تعاملنا مع مشكلة النفايات وتصحيح الرؤية العامة نحو عنصر الثروة التي تمثلها النفايات في الفكر الاقتصادي الحديث واعتبارها جزءا هاما في النشاط الاقتصادي للبلد؛

- تشجيع المؤسسات الصغيرة الناشئة والمتوسطة على الاستثمار في القطاع وإدماج نسبة هامة من نشاط القطاع الموازي في الدائرة الرسمية بما يساهم في خلق مناصب شغل إضافية خاصة للفئات ذات المستوى التعليمي والتأهيل المحدود وتقليل نسب البطالة بين الشباب؛
- التوجه نحو بناء محطات حديثة لفرز ومعالجة النفايات واستغلال مصادر الطاقة الحيوية لتوليد كميات إضافية من الكهرباء من خلال مصادر الطاقة الحيوية؛
- توسيع الشراكة مع الشركاء الخواص والأجانب لدمج مزيد من التقنيات الحديثة وحشد الموارد اللازمة؛
- إعطاء استقلالية أكبر للبلديات فيما يخص إبرام العقود وطرح عروضها وفق صيغ الشراكة المعروفة للتقليل من الأعباء والنقائص المسجلة في الميدان واكتفائها بعمليات الإشراف والتخطيط والرقابة.

من جهة أخرى، فإن السلطات المحلية وعلى رأسها البلديات مدعوة لاستغلال المرونة الكبيرة التي تتمتع بها عقود الشراكة وملاءمتها لجميع مراحل النشاط لقطاع النفايات الحضرية والصلبة (جمع، نقل، معالجة وردم)، وهذا من خلال مجموعة الصيغ المختلفة التي نعرفها من عقود الخدمات، عقود الإدارة والتشغيل، عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية، وغيرها من الصيغ التي تعطي البلديات حولا ناجعة وميدانية لمشكلة النفايات الحضرية، وبالرجوع للحاجات ومتطلبات القطاع يمكن لكل بلدية بصفتها المسؤول الأول عن القطاع تحديد النقائص عبر مختلف مراحل سلسلة القيمة والتي تحدد لها نوع الخدمة المعنية بالشراكة مع القطاع الخاص ونوعية العقد المختار للتطبيق على المستوى المحلي مع مراعاة الخصوصيات التقنية والجغرافية والإمكانات المتاحة ويمكنها بناء على ذلك يمكن اختيار صيغة العقد المرغوب فيه حسب:

- **عقود الخدمات، الإدارة والصيانة (نقل وجمع ومعالجة النفايات):** في هذه الحالة نكون أمام عقود خدمات قصيرة ومتوسطة الأجل، يلتزم من خلالها الشريك الخاص بتقديم خدمات روتينية لجمع النفايات وضمان تطهير المدن والشوارع ونقل القمامة إلى المفاغ المعمدة ومراكز الردم التقني والمعالجة كما يمكنها أن تتضمن خدمات إضافية كالفرز والمعالجة حسب الحاجة المعبر عنها في عقد الشراكة، في هذه الحالات فإن الشريك الخاص لا يكتفي بتقديم الخدمات العادية وإنما يسهر على توفير العتاد والآليات الضرورية للنشاط مقابل أقساط تتحدد تبعا للجودة المحققة ونسبة التغطية الميدانية.
- **عقود الامتياز، البناء والتشغيل ونقل الملكية:** هذا النوع من العقود يعطي الشريك الخاص مسؤولية أوسع لتوفير الأصول الثابتة واستثمار رؤوس أموال إضافية لبناء وتطوير البنية التحتية والهياكل الضرورية التي تتطلبها سلسلة النشاط، فالشريك الخاص إضافة لتقديم خدمات معينة يلتزم بتطوير مراكز الردم والمعالجة والاستثمار في الأصول الثابتة والمنقولة والتي يتم نقل ملكيتها للسلطات المحلية مع نهاية عقد الشراكة، وهنا تتطلب العملية رؤوس أموال معتبرة ومجهودات أكبر بما يستدعي الرفع من مدة الاستثمار لفترات طويلة الأجل غالبا ما تتعدى 25 سنة تكون كافية لتحقيق عائد مقبول على الاستثمار لتغطية نفقاته، كما تضمن هذه العقود تمويلا مستداما وطويل الأجل يساهم في حل بعض المشاكل التمويلية ويخلق حالة من الاستقرار والتوازن الميزانياتي.

المبحث الثاني: توظيف الشراكة (PPPs) لتطوير البنية التحتية لقطاع الصحة.

تمثل الصحة العامة أحد المرتكزات الرئيسية لبرامج التنمية سواء في الدول المتقدمة أو النامية¹ أين نجدها تأخذ حيزاً وافراً من الجهود الحكومية والمخصصات المالية، ويبقى تحسين جودة الخدمات الصحية على أوسع نطاق وتوفير التمويل اللازم للدفع بالقطاع قدماً هدفاً محورياً للحكومات ومختلف المنظمات الدولية ومؤشراً هاماً لتقييم مستويات المعيشة والتحضر، وفي ظل شح الموارد وضعف فعالية القطاع العام تعاضد دور القطاع الخاص في تقديم الخدمات الصحية خاصة عبر المدن والتجمعات الحضرية التي توفر هامشاً أكبر من العائد للقطاع الخاص، غير أن السعي لتحقيق الفائدة ساهم في رفع تكاليف العلاج وأضر بالطبقات الوسطى والضعيفة، ولتدارك هذه الوضعية مع تزايد الضغوط الصحية والحاجة الملحة لنظام صحي آمن، فقد تركزت الجهود على إيجاد آليات جديدة تضمن جودة الخدمات والفعالية لكل شرائح المجتمع والتي لا يمكن ضمانها إلا من خلال مشاركة القطاع الخاص في ظل سياسة صحية ذات طابع اجتماعي تخضع لتوجيه ورقابة السلطات العامة.

المطلب الأول: أهمية المنظومة الصحية في بناء السياسة الاجتماعية.

تسارع مختلف الدول والمنظمات العالمية إلى تطوير وتحديث المنظومة الصحية بالنظر لأهميتها البالغة في تحقيق مسارات التنمية وركزت جهودها على الآليات والتقنيات المساعدة على تحقيق أحسن النتائج ميدانياً، وفي هذا الإطار برزت الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) كأحد الحلول الواقعية والقابلة للتجسيد بناء على النتائج المحققة في قطاعات أخرى²، ويمكن تفعيل أساليب الشراكة إما لإنشاء الهياكل الصحية والإستشفائية، تقديم الخدمات الصحية أو الجمع بينهما من خلال توفير الهياكل والخدمات ذات الصلة وفق عقود وضوابط تحدد العلاقة والأهداف بين الهيئة العامة الممثلة عموماً بوزارة الصحة والشريك الخاص.

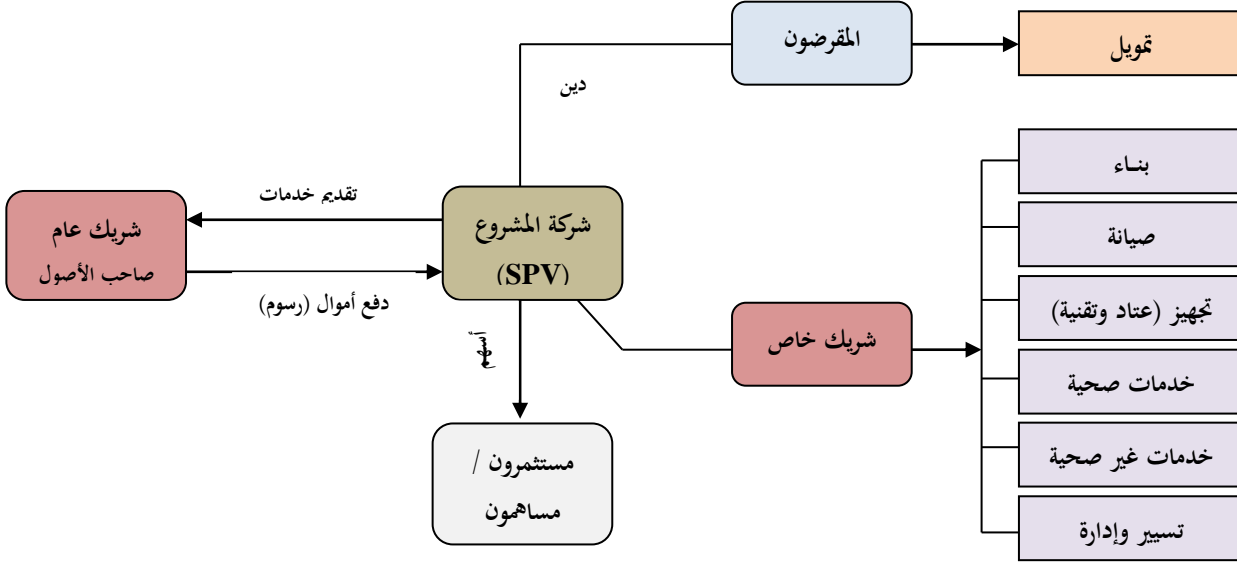
وتمثل عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال الصحة العامة كل أشكال التعاون بين القطاع العام أو أحد هيئاته المركزية أو اللامركزية مع شريك خاص محلي أو أجنبي، ويهدف عقد التعاون المشترك إلى دعم النظام الصحي في واحد من مستوياته المختلفة أو أكثر خصوصاً ما تعلق بالتخطيط، التمويل، إنجاز الهياكل الصحية وتجهيزاتها، تقديم الخدمات، تطوير البحث العلمي وغيرها، ويمكن أن يختص الشريك الخاص بتقديم الخدمات الصحية أو بناء الهياكل الصحية من مستشفيات ومحابر وتجهيزها بالوسائل والتقنيات الحديثة، كما يمكن لعقد الشراكة أن يتضمن الشكليات السابقين معاً، أي أن الشريك الخاص يلتزم بتوفير الهياكل الصحية مع ضمان توفير الخدمات وإدارتها لفترة زمنية محددة. كما أن تأسيس شركة المشروع المسؤول على تنفيذ عقد الشراكة سيسمح للدولة ممثلة بوزارة الصحة أو أحد الهيئات

¹ الجمعية العامة للأمم المتحدة، خطة التنمية المستدامة لعام 2030، مرجع سابق، ص: 21-22.

² Mohammad Ghasemi et al, **Role of Public-Private Partnerships in Primary Healthcare Services Worldwide: A Scoping Review**, Health Scope, Vol. 11, N° 3, 2022, PP: 1-11.

التابعة بتطبيق السياسة العامة في هذا المجال، وهذا ما يعطيها دورا رقابيا وتوجيهيا يتم فرضه عبر مجالس الإدارة والتوجيه لشركة المشروع، والشكل رقم (5. 6) يعطي تفصيلا موسعا لهيكل عقود الشراكة في مجال الصحة.

شكل رقم (5. 6): هيكل الشراكة (PPPs) في قطاع الصحة.



المصدر: Public-Private Partnerships in Health, World Bank Group Engagement in Health PPPs: An IEG Synthesis Report, 2016

وتشكل الشراكة (PPPs) قناة فعالة لحشد المزايا الاقتصادية والفنية للقطاع الخاص من كفاءة وابتكار وتكنولوجيا ومهارات وخبرات وتوظيفها لتحقيق أهداف السياسة العامة والتزام السلطات بتوفير هياكل وخدمات صحية بجودة عالية للجميع في حدود الموازنة العامة والموارد المتاحة¹، إضافة إلى اعتبارات فنية وتقنية تعزى إلى التطور الهائل الذي يعرفه القطاع الصحي اليوم وتوجهه نحو إدماج مزيد من التقنيات الحديثة والتكنولوجيا المتخصصة والفائقة الدقة التي يمتلكها القطاع الخاص.

المطلب الثاني: تفعيل الشراكة (PPPs) لدعم قطاع الصحة محليا.

إن تناولنا لهذا الموضوع إنما يهدف أساسا لإيجاد بعض الحلول العملية لمعالجة الإختلالات والتشوهات التي تعاني منها المنظومة الصحية في الجزائر في ظل غياب رؤية واضحة لتقديم الإصلاحات اللازمة، وإذا كان من الصعب حصر الحلول في إشراك القطاع الخاص إلى جانب جهود القطاع العام إلا أن هذا النموذج من شأنه معالجة بعض النقاط الجوهرية وعلى رأسها:

¹ Masyitoh Basabih, EkoPrasojo, Amy Yayuk Sri Rahayu , **Hospital Services Under Public-Private Partnerships, Outcomes And, Challenges: A Literature Review**, Journal of Public Health Research, Vol. 11, N° 3, 2022, PP: 1–11.

- سد الفجوة التمويلية ودعم الاستثمارات الموجهة لقطاع الصحة من خلال رأس المال الخاص المحلي والأجنبي، وتغطية العجز الكبير في الهياكل الإستشفائية العامة والمتخصصة والتي تعد ركيزة القطاع الصحي؛
- الإستعانة بخبرة القطاع الخاص وكفاءته المهنية ذات التكنولوجيا الحديثة للرفع من جودة الخدمات الصحية وتحديث التجهيزات وتحيين طرق البحث والتكوين؛
- إعطاء فرصة أكبر للإطارات والكوادر الطبية المحلية للإستثمار من خلال عقود الشراكة؛
- إعادة تنظيم النشاط الصحي بإحداث التوازن والتحكم في أسعار الخدمات الصحية التي تعرف انفلاتا غير مسبوق يهدد مستقبل الصحة خاصة لدى الطبقة الوسطى والضعيفة التي لم تعد تقدر على تلبية تكاليف العلاج لدى القطاع الخاص في ظل عجز المؤسسات العامة وضعف إمكانياتها المادية والبشرية؛
- ضمان مراقبة أوسع للنشاط الطبي المحلي من خلال مشاركة الهيئات العامة في تسيير مؤسسات القطاع.

إن بلوغ الأهداف المحددة سلفا وأخرى ممكن من خلال إشراك القطاع الخاص في دعم المنظومة الصحية الوطنية التي تعرف تدهورا حادا سيما في السنوات الأخيرة، على مستوى الهياكل فإن الجزائر تعرف نقصا فادحا في عدد المستشفيات وهياكل الإستقبال المتخصصة، هذه الوضعية كانت نتاجا لتراجع معدلات الإنفاق الحكومي على قطاع الصحة والذي لم يتعدى في أحسن حالاته معدل 7% من الناتج المحلي الخام وهي نسبة متراجعة مقارنة بالمستويات الدولية التي تناهز 10% في الدول المتقدمة¹، من جهة أخرى فغياب سياسة صحية فعالة ورؤية واضحة لتطوير أداء المؤسسات الاستشفائية العامة سبب موجة نزوح كبيرة للكفاءات وإطارات القطاع نحو العيادات الخاصة وحتى خارج الوطن، هذه الوضعية شجعت القطاع الخاص على الاستثمار والعمل بشكل منفصل وزادت معها أرقام العيادات الخاصة التي استأثرت بتقديم خدمات طبية عامة ومتخصصة وأخذت منحى تجاريا محضا على حساب صحة الفرد الجزائري التي أصبحت محل مساومات وسلوكات لا أخلاقية، وانقسمت المنظومة الصحية الجزائرية بين قطاع عام متهالك عديم الإمكانيات المادية والبشرية موجه للطبقة الوسطى والضعيفة وقطاع خاص متطور نسبيا ومستقطبا للكوادر موجه للطبقة الميسورة بالنظر لتكاليفه العالية.

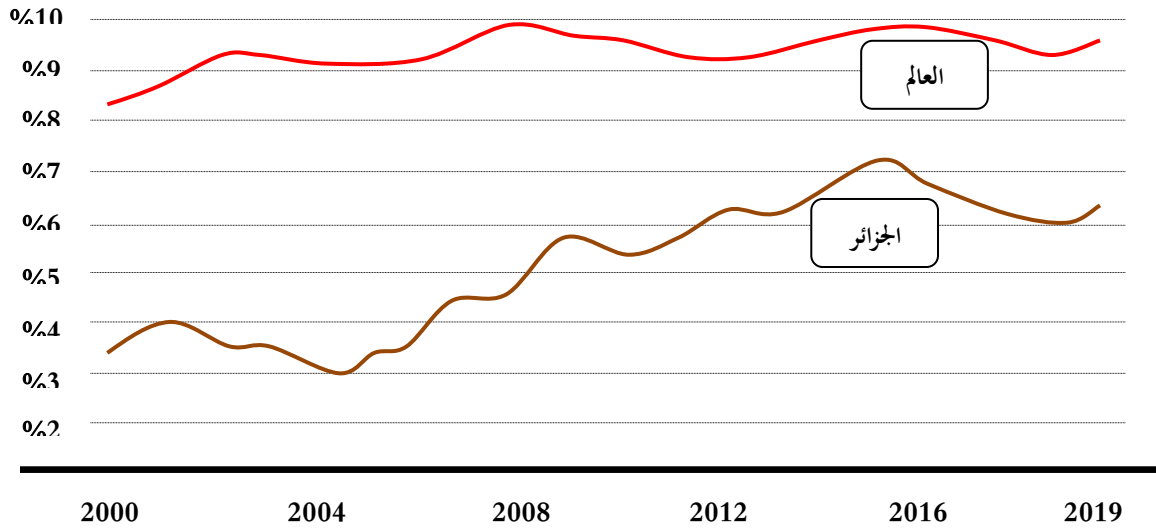
التحليل السابق يبين لنا مدى انحراف السياسة الصحية الوطنية عن الأهداف العامة والمكفولة دستوريا في مادته رقم 63 والتي جاء فيها: "تسهر الدولة على تمكين المواطن من الحصول على الرعاية الصحية"²، إن تصحيح هذه الاختلالات يستوجب إعادة بسط الرقابة العامة على الخدمات الصحية وإدماج القطاع الخاص ضمن الأهداف العامة لبناء إستراتيجية وطنية تضمن جودة الخدمات للجميع وبتكلفة ميسورة من خلال الدخول في شراكة حقيقية مع المتعاملين الخواص لتسيير المؤسسات القائمة، وتقديم الخدمات الصحية أو اعتماد أسلوب الشراكة لتطوير البنية التحتية

¹ <https://apps.who.int/nha/database> (تاريخ المشاهدة : 06 مارس 2023، 22 سا و 50 د)

² دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المادة رقم 63، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 82، السنة 2020.

من خلال بناء مؤسسات استشفائية وهيكل استقبال حديثة خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار الحاجة الماسة لمثل هذه الهياكل وتكلفتها العالية ومتطلباتها التقنية والتكنولوجية، وعليه يمكننا تطوير المنظومة الصحية وفق معايير الجودة المطلوبة والتي يتكفل بها القطاع الخاص دون تفريط الدولة وهيئاتها الرسمية في وضع ومراقبة المشاريع ضمن الأهداف العامة التي تكفل حق الفرد في العلاج، فالشراكة (PPPs) تفتح لنا بابا على دعم وتطوير القطاع الصحي عبر إدماج القطاع الخاص كما تبقي القطاع تحت الرقابة والإشراف العام.

شكل رقم (7.5): الإنفاق الحكومي (%) إلى الناتج المحلي الخام (GDP) في قطاع الصحة (وضعية مقارنة).



المصدر: https://data.worldbank.org/indicator/SH.XPD.CHEX.GD.ZS?locations=DZ-1W&name_desc=false

يعطي الشكل رقم (7.5) أعلاه صورة مقارنة بين الجزائر والمعدل العالمي من حيث نسبة الإنفاق الحكومي إلى الناتج المحلي الخام في قطاع الصحة ما بين عامي 2000-2020، حيث نلاحظ أن النسبة الوطنية تسجل مستويات منخفضة بين 3% و7% من الناتج المحلي الإجمالي (GDP) مقارنة بالمعدل الدولي الذي يقارب 10%¹، هذه النسب تبين وجود فجوة في تمويل مشاريع القطاع الصحي والتي يمكن تداركها من خلال نموذج الشراكة (PPPs) وتوجيهه بما يساعد على بناء وتطوير الهياكل الصحية خاصة في بعض الإختصاصات ذات الكثافة التكنولوجية العالية، خاصة إذا علمنا أن هذه الاستثمارات تسجل عائدا مرتفعا وحقلا جذابا للمستثمر الخاص الباحث عن تعظيم أرباحه دون الإخلال بأخلاقيات المهنة والنأي بصحة المواطن عن كل أشكال المضاربة والمغالاة.

المطلب الثالث: الشراكة (PPPs) في قطاع الصحة؛ تجارب دولية وآفاق محلية.

نحاول في الجزء المخصص لعرض بعض التجارب الدولية لمشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) تقديم جملة من الدروس والعبر الممكن استخلاصها من هذه التجارب ومدى صلاحية هذه النماذج محليا، وترمي هذه

¹ <https://apps.who.int/nha/database> (تاريخ المشاهدة : 04 مارس 2023، 17 سا و 05 د)

الجهود إلى تقييم النموذج واقتراح الصيغة المثلى التي تناسب الوضعية الصحية الجزائرية وتعطي حلولاً فعالة لمشاكل القطاع. في هذا الإطار ننوه إلى الانتشار الكبير لآلية الشراكة (PPPs) في السنوات الأخيرة واعتمادها كأسلوب مبتكر لتطوير قطاع الصحة وتقديم خدمات عالية الجودة في مساعي الدول والحكومات لتحقيق أهدافها الاجتماعية، ونعرج كخطوة أولى على التجربة البريطانية باعتبارها مهذا للشراكة والتعاون مع القطاع الخاص في تقديم مختلف الخدمات العامة وعلى رأسها قطاع الصحة، ثم يأتي الدور على التجربة التركية لتطوير المنظومة الصحية عبر تفعيل الشراكة (PPPs) والتي عرفت تقدماً ملفتاً وضعها على قائمة الدول المستفيدة من صيغ الشراكة المختلفة.

أولاً: التجربة البريطانية.

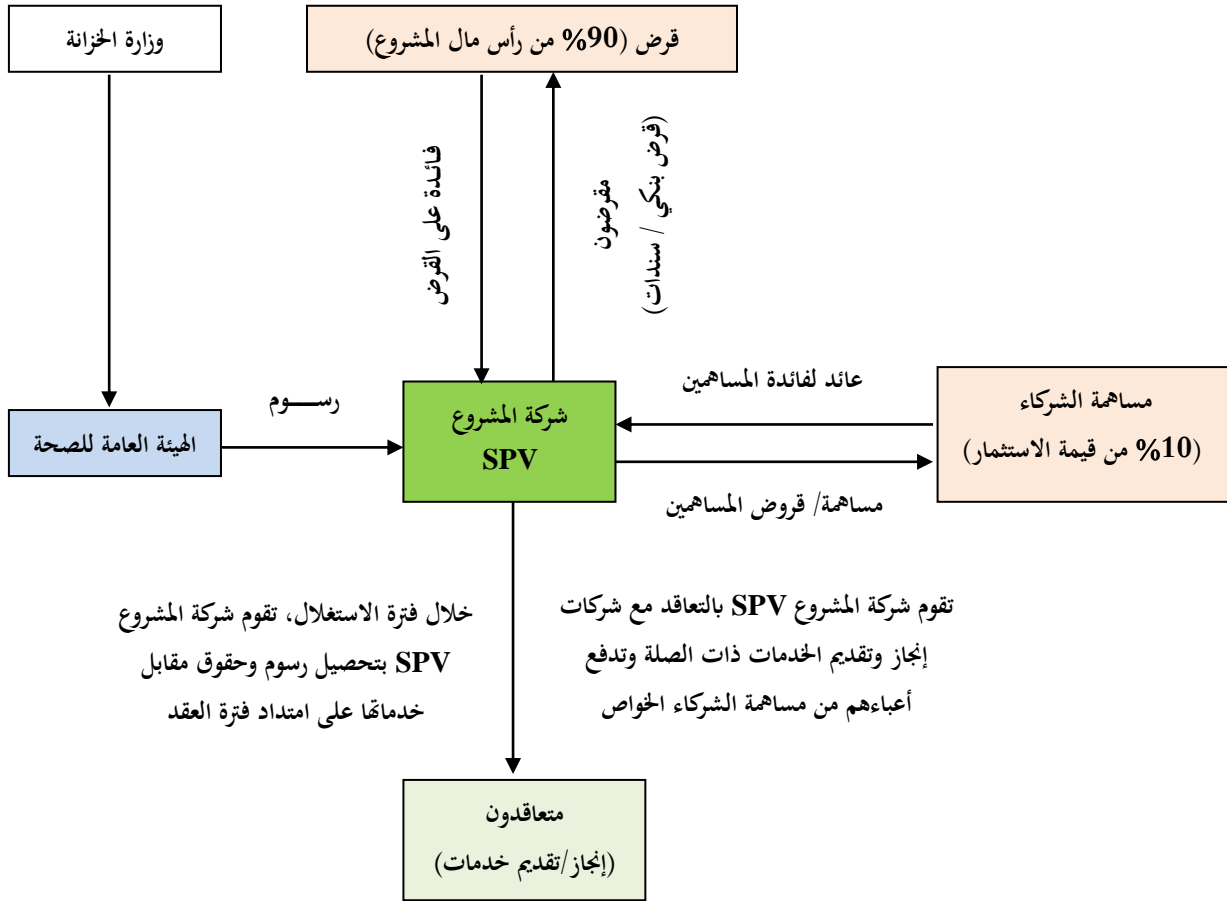
كانت بريطانيا سباقة في تفعيل الشراكة والتعاون بين القطاعين العام والخاص منذ العام 1991 تحت ما كان يعرف بمدخل التمويل الخاص (Private Financing Initiative)، وتم تعميم النموذج على نطاق واسع شمل مشاريع البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء تزامناً مع إقرار الحكومة البريطانية لعقد الرعاية الاجتماعية والصحية عام 2012 الذي حد من دور الدولة في القطاع الصحي من خلال تركيزه على عوامل دعم الكفاءة وتطوير المنافسة داخل المنظومة الصحية التي يوفرها القطاع الخاص بما في ذلك كبريات الشركات الدولية والمتعددة الجنسيات، في عام 1996 تم إطلاق أول مشروع شراكة (PPPs) لبناء مستشفى 1.000 سرير بمدينة نورويتش (Norwich) بصيغة التخطيط والبناء والتمويل والتشغيل (DBFO) لتتوالى بعدها مشاريع الشراكة في قطاع الصحة وتبلغ ذروتها عام 2006 بإطلاق مشروع لندن الملكي (The Royal London) ومستشفى (St.Bartholomew's) بقيمة إجمالية تناهز 9,42 مليار دولار أمريكي وتم استكمال أشغال المشروعين عام 2016، حيث التزم الشريك الخاص بتنفيذ المشروعين على قدر كبير من الجودة وإدماج أحدث التقنيات والتكنولوجيا ويمتد عقد الاستغلال لعام 2048¹، وتحصي بريطانيا أكثر من 130 مشروع في إطار الشراكة (PPPs) بقيمة استثمارية تتجاوز 12 مليار جنيه إسترليني (ما يعادل 15 مليار دولار أمريكي).

يعتبر مشروع تطوير مجمع المستشفى الملكي شرق مدينة لندن (The Royal London Hospital) ومستشفى (St. Bartholomew's) وسط العاصمة لندن أكبر وأهم مشاريع الشراكة (PPP/PFI) التي عرفتها المملكة المتحدة، يشغل المشروعين مساحة 270 ألف متر مربع ويساهم في تدعيم المنظومة الصحية للعاصمة لندن بـ 1.248 سرير واستحداث مصالِح جديدة توجه خصيصاً لتغطية بعض الأمراض المستعصية والمزمنة وعلى رأسها أمراض القلب والتنفس والسرطان، تم تهديم وإعادة بناء الموقعين على مراحل عدة امتدت حتى فيفري من العام 2016، تم تسمية شركة المشروع بـ: (The Capital Hospital) حيث تم إسناد عملية البناء والإنجاز لشركة (Skanka) بقيمة 1,96 مليار دولار أمريكي

¹ Łakomy-Zinowik M., Horváthová Z., **Public-Private Partnerships as a way of financing in the healthcare system (based on the examples of Poland and the United Kingdom)**, Journal of International Studies, Vol. 9, No 3, 2016, PP: 150- 158.

وتم تمويلها عبر طرح سندات بقيمة 1,32 مليار دولار أمريكي، حيث تولى البنك المركزي الألماني وبنك ستانلي مورغان (Morgan Stanley) الأمريكي بيعها في السوق الدولية بينما ساهم البنك الأوربي للإستثمار بمبلغ 436 مليون دولار أمريكي فيما قدمت مجموعة من البنوك التجارية وباقي المساهمين ما قيمته 192 مليون دولار أمريكي¹، والجدول (5). (8) يستعرض هيكل تمويل المشروع.

شكل رقم (5.8): هيكل التمويل في إطار الشراكة (PFI).



المصدر: National Audit Office (NAO), PFI & PF2, January 2018, P: 7

تم إسناد خدمات البناء والتشغيل والتجهيز لتجمع عدة شركات عالمية متخصصة ضمن خطة التجديد والتطوير للهياكل والمباني القديمة القائمة، وجاء عقد الشراكة حريصا على التجهيز النوعي لمختلف المصالح بما يسمح بمواكبة التقنيات الحديثة وضمان جودة الخدمات المقدمة للمرضى أين تم الاستعانة بأحدث التجهيزات والتكنولوجيا المستخدمة في مختلف التخصصات، ويمكن تفصيل مجال تدخل الشركاء في الجدول الموالي:

¹ Skanka Ltd, Capital Hospital, Barts & the Royal London, Transforming London, Historic Hospital, 2021, PP: 2-4.

الشريك	SKANKA (Hard FM)	CARILLION (Soft FM)	SYNERGY (Sterile Services)	SIEMENS (Equipments)	VARIAN (Radiotherapy)
المهام	صيانة البنايات والأجزاء الصلبة	التشغيل والإدارة	خدمات التخدير والإنعاش	التكفل بالتجهيزات وصيانتها	تجهيزات وخدمات التصوير والأشعة

تمتلك شركة (Skanka) 37,5% من رأس مال المشروعين بمساهمة مباشرة قدرها 85 مليون دولار أمريكي، بينما تملك شركة (Innisfree) 50% بمساهمة قدرها 113.33 مليون دولار أمريكي بينما تعود النسبة الباقية 12,5% للصندوق الألماني للبنية التحتية (Dutch Infrastructure Fund) بمبلغ 28,33 مليون دولار أمريكي. يوفر المشروع مركزا رائدا للرعاية الصحية في لندن بضمه أكبر أقسام الكلى في أوروبا وأكبر مصلحة لطب ورعاية الأطفال في بريطانيا كما يشكل مركزا متميزا لمعالجة أمراض السرطان والقلب والأمراض الصدرية والتنفسية، بالإضافة لذلك فالمشروع يقدم خدمات سريرية أكثر كفاءة للمرضى في العاصمة لندن ويغطي حاجيات شريحة واسعة من سكان العاصمة على مدار سنوات متعاقبة بما يعد دعما نوعيا للمنظومة الصحية المحلية، إلى جانب ذلك يغطي المشروع وظائف البحث والتعليم والتأطير في المستشفى لمختلف الإطارات والكوادر الطبية.

ثانيا: التجربة التركية.

تعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص أكثر الآليات اعتمادا في تركيا لتطوير البنية التحتية في قطاع الصحة خاصة مع تزايد عجز الموازنة العامة في العشرية الأخيرة، إذ تعد تركيا نموذجا رائدا في إشراك القطاع الخاص لبناء وتجهيز وتشغيل الهياكل الصحية، فمنذ إقرار برنامج تركيا للتحويل الصحي عام 2003 (HTP) الهادف لإعطاء استقلالية أكبر لمؤسسات الصحة وتحقيق جملة من الأهداف وعلى رأسها الكفاءة والفعالية وزيادة نسبة التغطية وفق معايير الجودة العالمية، إضافة إلى تغطية الفجوة التي يعرفها القطاع من حيث قيمة الاستثمارات الواجب توفيرها تبعا لتزايد الطلب ومواكبة أهداف الألفية الجديدة، حيث تدعم هذا المسعى بإصدار القانون رقم : 5396 عام 2005 والذي وضع الإطار القانوني والتشريعي لتنفيذ مشاريع الصحة العامة في إطار الشراكة (PPPs) وأصبح من الشائع تنفيذ مشاريع هامة بالتعاون مع القطاع الخاص¹، كان أول مشروع تم تنفيذه في هذا الإطار يعود لسنة 2009 في محافظة قيصري (Kayseri) بمبلغ قدره 403,9 مليون دولار أمريكي لتصبح بعدها الشراكة (PPPs) أهم آلية لتنفيذ مشاريع البنية التحتية الصحية دفعت بتركيا لتكون نموذجا رائدا في المنطقة والعالم في هذا المجال.

استهدفت خطة التحويل الصحي (HTP) إنجاز حوالي 60 مستشفى/ مجمعا/مدينة صحية (Hospital Campus) عبر مختلف المحافظات التركية بقدرة استيعاب تقارب 50 ألف سرير من خلال حافزة استثمارية تضاهي

¹ Roberto Moro Visconti, Anna Doś, Asli Pelin Gurgun, **Public-Private Partnerships for Sustainable Healthcare in Emerging Economies**, In **The Emerald Handbook of Public-Private Partnerships in Developing and Emerging Economies**. 2017, PP: 407-437.

14 مليار دولار أمريكي، وقد ركزت السلطات التركية على الشراكة (PPPs) مع القطاع الخاص المحلي والأجنبي لتنفيذ برنامجها وفق صيغة (DBFLT) بمتوسط 3+25 سنة، شملت المرحلة الأولى تنفيذ 31 مشروعاً في انتظار إطلاق مشاريع أخرى، وتشير التقارير الرسمية الصادرة عن وزارة الصحة التركية إلى إطلاق 19 مشروعاً بتكلفة إجمالية فاقت 12 مليار دولار أمريكي تم استلام 13 منها بقدرة إجمالية قدرها 17.836 سرير، فيما تقدر عدد المشاريع قيد الإنجاز بـ: 6 مشاريع بطاقة 11.779 سرير من المنتظر تسليمها خلال سنة 2023، كما تبقى عدة مشاريع قيد الدراسة وأخرى تم طرحها مؤخراً في مخطط وطني شامل يتوزع على كافة المناطق والأقاليم ليشكل منظومة صحية تراعي التوازن الإقليمي والجهوي لتركيا، هذه الأرقام يوضحها الجدول رقم (5.6) الموالي.

جدول رقم (5.6): مشاريع الشراكة (PPPs) في قطاع الصحة التركي حتى سنة 2022.

عدد الأسرة	المشروع	عدد الأسرة	المشروع
2.400	Istanbul Sancaktepe City Hospital	2.682	Istanbul Başakşehir City Hospital
4.200	Izmir Tınaztepe City Hospital	480	Tekirdağ City Hospital
1.200	Aydın City Hospital	1.355	Bursa City Hospital
800	Denizli City Hospital	558	Manisa City Hospital
1.050	Antalya City Hospital	755	Isparta City Hospital
1.000	Sakarya City Hospital	1.250	Konya Karatay City Hospital
1.000	Samsun City Hospital	1.294	Mersin City Hospital
900	Ordu City Hospital	1.081	Eskişehir City Hospital
900	Trabzon City Hospital	3.711	Ankara Bilkent City Hospital
900	Rize City Hospital	1.550	Adana City Hospital
800	Diyarbakır Kayapınar City Hospital	1.607	Kayseri City Hospital
750	Şanlıurfa City Hospital	475	Yozgat City Hospital
		1.038	Elazığ City Hospital
		3.624	Ankara Etlik City Hospital
2.400	Psychiatry & Security Forensic Psychiatric Hospital	1.210	Kocaeli City Hospital
1.875	Gaziantep City Hospital	610	Kütahya City Hospital
		2.060	Izmir Bayraklı City Hospital

مشاريع قيد التصميم / مطروحة للعاقد (12 مشروعاً) - 15.900 سرير

مشاريع مستلمة (14 مشروعاً) - 21.460 سرير

مشاريع قيد الإنجاز (5 مشاريع) - 8.155 سرير

مشاريع قيد الإنجاز (05 مشاريع) - 8.155 سرير

المصدر: Presidency of Turkey, Investment office, Investing in Infrastructure & PPP projects in Turkey, July 2022, P : 34.

من أهم المشاريع المنفذة بصيغة الشراكة (PPPs) نجد مجمع أنقرة (Ankara Etlikhealth campus) باستثمار قدره 1,105 مليار يورو تم إسناده في العام 2012 للمجمع الإيطالي (Astaldi) بنسبة مساهمة 51% فيما تعود

49% الباقية لشركة (Turkerler) التركية، ويشمل التصميم، البناء، التجهيز والصيانة، يتربع المشروع على مساحة 1,07 مليون متر مربع ويوفر 3.566 سرير موزعة على ثمانية مستشفيات وفندق ويضم المشروع عدة مصالح متخصصة وهي: الطب العام والجراحة، أمراض القلب، الأورام، الأطفال، النساء والتوليد، الأعصاب، العظام، التأهيل الفيزيائي والوظيفي، وقسم الأمراض النفسية والعقلية¹، يمتد عقد الشراكة هذا لـ: 28 سنة ونصف السنة أما تمويل المشروع فقد تأخر حتى سنة 2015 ليتم توقيع اتفاقية التمويل بين مختلف الشركاء والمساهمين (1,1 مليار أورو) والتي جاءت حسب التفصيل التالي:

- قرض بقيمة 125 يورو قدمه البنك الأوربي للتنمية (EBRD)؛
- قرض بقيمة 75 مليون يورو قدمته المؤسسة الدولية للتمويل (IFC)؛
- قرض بقيمة 60 مليون يورو تقدمه (BSTDB)؛
- تسهيل إئتماني بقيمة 833 مليون يورو تم الحصول عليه من قبل مساهمين محليين ودوليين: البنك الأوربي للتنمية (EBRD)، المؤسسة الدولية للتمويل (IFC)، (BSTDB)، البنك الألماني للتنمية (DEG) والبنك الأوربي للتنمية (EBRD)، البنك الإيطالي للتصدير (SACE)، ومؤسسات مالية ومصرفية محلية وأجنبية (CreditAgricole, Banca IMI, Intesa San Paolo, Unicredit, deutch Bank, Is Bankasi, TSKB, Akbank).

تم تدشين واستلام المشروع ليدخل حيز الخدمة في 22 سبتمبر 2022 ويساهم في دعم البنية التحتية للعاصمة أنقرة وتحسين نوعية الخدمات لأكثر من 6 ملايين ساكن في العاصمة أنقرة والمناطق المجاورة ليكون أكبر مجمع صحي في البلد وينافس على المراتب الأولى في العالم.

المطلب الرابع: دروس وعبر.

من الواضح أن البنية التحتية الصحية في الجزائر تعاني ضعفا وهشاشة كبيرة نتج عنها حرمان الفرد الجزائري من العلاج والحماية الصحية وأثر على مستوى الخدمات الصحية المقدمة، هذه الوضعية بدورها كانت نتاجا لعوامل مختلفة بعضها داخلي تقني متعلق بقدوم الهياكل وانتهاء مدة صلاحيتها وضعف التجهيز والكادر الطبي المؤهل، وأخرى مرتبطة بالوضعية العامة التي تحكم القطاع الصحي وتؤثر فيه من حجم الاستثمارات والإمكانيات المادية والبشرية والسياسة العامة، وعليه فقد أصبح من الضرورة بما كان مباشرة إصلاحات شاملة وجذرية للمنظومة الصحية الجزائرية تشمل الإطار المؤسسي والتشريعي ونظام التكوين والتأهيل والبنية التحتية الأساسية ومختلف التنظيمات المتعلقة بتقديم الخدمات الصحية. وحسب الإحصائيات الرسمية المقدمة من طرف وزارة الصحة وعلى شحتها تؤكد ضعف التغطية الصحية في الجزائر حيث توفر المؤسسات الصحية حوالي 61 ألف سرير أي ما يعادل 1,5 سرير لكل 1.000 فرد وهي نسبة

¹ http://www.astaldi.com/our_portfolio/civil_industrial_buildings/etlik_hospita/ (accessed in march, 13th, 2023)

ضعيفة مقارنة بالمعدلات العالمية والإقليمية¹، ويبقى الاستثمار في تعزيز البنية التحتية مطلباً رئيسياً لتدارك هذا التأخر خاصة إذا علمنا أن نسبة هامة من مستشفياتنا قد تجاوزت عمر الخدمة الافتراضي بكثير ويجب تجديد هذه المرافق في أقرب وقت ممكن. فيما يخص حجم الاستثمار المحلي في قطاع الصحة فيقدر بنحو 6% من الناتج المحلي الداخلي و10% من حجم الإنفاق العمومي حيث يقدر نصيب الفرد من هذه النفقات بأقل من 250 دولار (إحصائيات سنة 2018)²، أما الاستثمار الخاص في قطاع الصحة فلا يمكن الحديث عنه في ظل غياب الإحصائيات الرسمية.

إن تطوير وتجديد البنية التحتية الصحية في الجزائر يقتضي تفعيل سياسة التعاون بين جميع الأطراف وفق نموذج واضح المعالم ينظم هذه العلاقة والآليات المتبعة على غرار التجارب الدولية والتي تم تناولها سابقاً، حيث قامت كلا من بريطانيا وتركيا باختيار النموذج التنموي الخاص بالقطاع الصحي وأسساً لآليتي (PFI) و (PPPs) كخيار استراتيجي لتمويل مشاريع القطاع وتم وضع الإطار التنظيمي والمؤسسي المؤطر للعملية، هذا النموذج الذي تم اعتماده على نطاق واسع عبر العالم أعطى فرصاً حقيقية لتطوير القطاع الصحي وقدم حلولاً للمشاكل التمويلية والتقنية والتكنولوجية التي يتطلبها القطاع كما أعطى قدراً من الكفاءة والفعالية في تسيير المنشآت والهياكل الصحية، نقطة أخرى لا يمكن إغفالها وهي توفير قنوات المراقبة والإشراف لتمرير السياسة العامة للحكومة من خلال إشراك دائم للهيئات العمومية عند تجسيد المشاريع وإدارتها.

بناء على ما تقدم؛ فإنه يمكن لنموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) أن يشكل خياراً فعالاً لتطوير المنظومة الصحية محلياً ودعم البنية التحتية الصحية وزيادة الفعالية في إدارة وتسيير مستشفياتنا التي لم تعد قادرة على تلبية الطلب العمومي على خدمات الصحة، ويسمح بمعالجة الاختلالات الظاهرة على المنظومة الصحية الجزائرية ويوظف الإمكانيات المادية والتقنية والبشرية للقطاع الخاص لتأمين نظام صحي آمن لجميع فئات المجتمع بتكاليف ميسورة بعيداً عن الاتجار بصحة الفرد أو المساومة عليها.

المبحث الثالث: البنية التحتية الاجتماعية والشراكة (PPPs)، فرص وآفاق.

تتسع البنية الاجتماعية لتشمل مختلف الأصول المادية داخل نظام مترابط لإنتاج الخدمات الأساسية التي من شأنها التمكين لظروف معيشة أفضل وضمان نوع من الاستمرارية والديمومة، وتتوزع هذه الأصول بين قطاعات عدة منها ما أشرنا إليه سلفاً كالصحة وما يدخل ضمنها من مستشفيات ومراكز علاج ومخابر وقاعات التأهيل وغيرها، قطاع التعليم والتكوين يمثل بدوره قسماً هاماً من هذه الأصول كالمدراس والجامعات والمعاهد ومراكز البحث والمكتبات، كما يمكن

* تم حساب المعدل بناء على الإحصائيات المقدمة من طرف الديوان الوطني للإحصائيات في ملفه تحت عنوان (Infrastructures hospitalières & extra-hospitalières 2003-2006) والمنشورة على: www.ons.dz

² Groupe De La Banque Mondiale, Algérie ; Bulletin De Conjoncture, 2021, PP. 38-39.

تعميم البنية الاجتماعية على قطاع الإسكان الهياكل الثقافية والرياضية والتنمية الاجتماعية وإعادة التربية وحماية الأطفال والمسنين وجميع المرافق الإدارية التي تعنى بتقديم خدمات ذات طابع اجتماعي.

وقد أصبحت هذه القطاعات تمثل مجالا خصبا لتطبيقات الشراكة (PPPs) خاصة في العقدين الأخيرين حيث نلاحظ توجها متزايدا لمشاريع البنية التحتية الاجتماعية في إطار التعاون مع الشركاء الخواص، وفي هذا الصدد نحاول إبراز بعضا منها مع مراعاة خصوصيات السوق الجزائرية والسياسات الداخلية العامة مع الاستدلال ببعض الخبرات الدولية الرائدة، حيث قدمنا كلا من قطاع التعليم، الإسكان والرياضة والتي نراها أكثر قابلية لتنفيذ مشاريع بصيغة الشراكة مع القطاع الخاص في الجزائر اليوم. ويخضع تنظيم قطاع التعليم والتكوين بمختلف أطواره في الجزائر كما هو معلوم للسلطات العمومية مع وجود محتشم للقطاع الخاص الذي يظهر في بعض المدارس الخاصة وأقسام التدريب والتأهيل في بعض الاختصاصات التقنية، هذه الوضعية مشابهة لتلك المسجلة في معظم دول العالم أين يتولى القطاع العام الإشراف على الأطوار التعليمية، غير أن الملاحظ في العقود الأخيرة هو زيادة دور القطاع الخاص في هذا المجال مع ظهور تنظيمات وآليات مبتكرة تستهدف معالجة بعض الاختلالات التي ظهرت على النمط الكلاسيكي العمومي عند إدارة مؤسسات التعليم والتكوين خاصة ما تعلق منها بتحسين جودة التعليم ومواكبة التطور التقني والتكنولوجي إضافة إلى حشد مزيد من الاستثمارات التي تسمح بتحديد ودعم الهياكل البيداغوجية ومتطلبات العملية التعليمية من تجهيزات ومرافق إضافة إلى التكنولوجيا والتقنيات الحديثة.

المطلب الأول: قطاع التعليم والتكوين (تجربة الولايات المتحدة الأمريكية).

يمثل قطاع التعليم والتكوين النواة الأولى لتشكيل رأس المال الفكري والبشري ومنصة لإطلاق مختلف البرامج التنموية، هذه السياسات والبرامج تقتضي منا تأهيل العنصر البشري القادر على مواكبة التطور التقني والتكنولوجي والفكري في عالمنا اليوم من خلال الاستثمار في البنية التحتية والهياكل القاعدية للبحث العلمي لزيادة مردودية رأس المال البشري¹، هذه الجهود سوف تنعكس بصورة مباشرة على طرق التدريس والتعليم والتقنيات وأساليب البحث وتفرض مرونة أكبر على أنظمة التعليم ومستخدمي القطاع، ضف إلى ذلك تنامي أهداف السياسة العامة للدول والحكومات التي تملئها برامج التنمية المستدامة والقضاء على الأمية والجهل لدى الجنسين ما ضاعف حجم الأعباء وزاد من متطلبات الاستثمار والإنفاق الحكومي على التعليم والبحث، هذه التحديات فرضت توجها دوليا نحو القطاع الخاص الذي باستطاعته تلبية هذه المتطلبات المالية والتقنية لرفع كفاءة القطاع ومواكبة متطلبات التعليم الحديث، بيد أن القطاع الخاص القائم على مبدأ الربحية أثبت إهماله لبعض الجوانب الموضوعية وأهداف السياسة التعليمية والاجتماعية من خلال نظرتة التجارية المحضة التي ساهمت في إقصاء فئات واسعة من المجتمع بل ومجتمعات بأكملها من أساليب والتعليم والتدريب الحديث بما يعد حرمانا للبشرية من طاقات وقدرات فكرية هامة.

¹ Peter Perkins, *The Role Of Economic Infrastructure In Economic Growth: Building On Experience*, 2011.

لندارك الوضعية وتحقيق نوع من التوازن في أنظمة التعليم والتكوين تأتي الدعوة لزيادة أشكال التعاون بين القطاع الحكومي والقطاع الخاص لبناء منظومة تعليمية ذات طابع اجتماعي قادرة على مواكبة مناهج البحث الحديث والتي يمكن تجسيدها من خلال تفعيل آلية الشراكة (PPPs)¹، في هذه النقطة يتوجب علينا التفرقة بين خصخصة القطاع وإشراك متعاملين خواص في تقديم الخدمات وتوفير هياكل تعليمية، إذ تشكل الشراكة مع القطاع الخاص حلقة وسطى بين طرفين نقيضين من حيث الأهداف والإمكانات، قطاع عام ضعيف الموارد تقليدي الوسائل والمناهج مجاني وموجه لجميع الفئات وقطاع خاص متخصص حديث التقنيات والمناهج مدفوع موجه لفئات معينة دون أخرى، كما تمثل الشراكة جسرا عمليا بين الفكر الكينزي الذي يكرس هيمنة الدولة على قطاع الخدمات العامة من جهة والفكر الليبرالي الذي يشجع الخصخصة وقطاع الأعمال على حساب القطاع العام². وقد زادت عقود الشراكة (PPPs) المبرمة مع القطاع الخاص في مجال التعليم سواء لبناء وتطوير البنية التحتية وهياكل التعليم والتكوين في مختلف الأطوار وإدارتها أو لتقديم خدمات التعليم اعتمادا على خبرات القطاع الخاص وقدراته الفنية في العقود الثلاثة الماضية بالموازاة مع النجاح الذي حققته آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص بداية من 90 القرن الماضي انطلاقا من بريطانيا وأوروبا والو.م.أ ثم أمريكا اللاتينية ودول جنوب وشرق آسيا.

نستعرض في هذا القسم من دراستنا تجربة الولايات المتحدة الأمريكية في إشراك القطاع الخاص لتطوير هياكل التعليم العالي وإدارتها وتقديم الخدمات ذات الصلة كواحدة من التجارب التي حققت نتائج مرضية، وتحصي الو.م.أ حتى نهاية العام 2022 حوالي 45 مشروعا بصيغة الشراكة (PPPs) في قطاع التعليم العالي على رأسها قائمة بأسماء جامعات مرموقة مثل جامعة ميريلاند (Maryland)، جامعة أريزونا (Arizona)، جامعة فلوريدا الغربية (West Florida) وجامعة كاليفورنيا (California)³، ويوضح الجدول رقم (5. 7) أهم الجامعات الأمريكية اعتمادا على الشراكة مع القطاع الخاص وطبيعة الخدمات المتعاقد عليها والتي يمكن تفصيلها في ثلاثة محاور رئيسية:

- بناء وتجهيز هياكل البنية التحتية ومنشآت البحث من معاهد ومخابر وجامعات ومدارس إضافة إلى هياكل الإيواء والإطعام والترفيه وغيرها؛
- تقديم خدمات خارج الإطار البيداغوجي والعلمي كجزء من الحياة الجامعية واليومية للطلبة والباحثين من نقل وإطعام وإيواء وتسيير مختلف المصالح المسؤولة عن توفير الخدمات اليومية؛

¹ Tat'jana v. Varkulevich, Natal'ja r. Pashuk, **Public-Private Partnership In Education ; Features And Prospects**, Revista San Gregorio, N° 32, Special Issue, 2019, PP: 157-165.

² Susan L. Robertson et al, **Public Private Partnerships in Education, New Actors and Modes of Governance in a Globalizing World**, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham UK, 2012, P: 26.

³ Rana Khallaf , Kyubyung Kang , Makarand Hastak , Kareem Othman, **Public-Private Partnerships for Higher Education Institutions in the United States**, Buildings, Vol. 12, 1888, PP: 1-26.

○ التعاقد لتقديم خدمات بيداغوجية وعلمية متخصصة دعماً لجهود البحث العلمي من خلال الاعتماد على إمكانيات القطاع الخاص الحديثة صاحب التقنية والمنهج.

جدول رقم (5.7): أهم مشاريع الشراكة (PPPs) في قطاع التعليم العالي في الو.م.أ.

الجامعة	المشروع	تعيين الخدمات	الكلفة	السنة	التسليم
جامعة (Wayne)	Wayne State University	بناء، تمويل وتشغيل إقامات جامعية لفائدة الطلبة بصيغة (DBMF) مع مساهمة 20% من طرف الجامعة	1,4 مليار \$	2016	2020
جامعة (Ohio)	Ohio State University	تمويل، تطوير، تشغيل وصيانة نظام الطاقة على مستوى هياكل الجامعة (كهرباء، غاز، التدفئة ونظام التكييف)	1,165 مليار \$	2017	2021
جامعة (Davis)	UC Davis	بناء لإقامة الطلبة	600 مليون \$	2019	2022
جامعة (Louisiana)	Louisiana State University	مجمع متعدد الخدمات (سكن، ترفيه، مرافق رياضية، فضاء تجاري...)	600 مليون \$	2016	2021
جامعة (California)	Merced Campus 2020 Project	بناء إقامة بـ: 1.680 سرير، مطعم 600 وجبة، مجمع بيداغوجي، مخابر، موقف السيارات والحافلات، قاعة النشاطات والرياضة....	1,138 مليار \$	2016	2019
جامعة (Arizona)	Arizona State University	بناء إقامتين جامعتين مع فضاء تجاري وأجزاء إدارية ومطعم ومرافق الترفيه والتنشيط	300 مليون \$	2017	2019

المصدر: Rana Khallaf, Public-Private Partnerships for Higher Education Institutions in the United States, 2022, Ibid

بالرغم من الاستقلالية الكبيرة التي تتمتع بها الجامعات ومراكز البحث العلمي في الو.م.أ فإن ذلك لا يعفي العقود المبرمة مع القطاع الخاص من رقابة الهيئات المختصة طبقاً للقوانين السارية والتي تختلف من ولاية لأخرى، كما تم إنشاء سلطة مركزية لمراقبة عقود الشراكة (PPPs) في مجال التعليم تعنى بمتابعة هذه العقود والحرص على تنفيذها وفقاً لمبادئ الشفافية ومعايير الجودة، على سبيل المثال قامت السلطات المحلية في كل من ولاية جورجيا (Georgia)، إيوا (Iowa)، أريزونا (Arizona)، كينساس (Kansas)، داكوتا الجنوبية (South Dakota)، كاليفورنيا (California) وتكساس (Texas) بإنشاء لجنة مركزية مختلطة لمراقبة مؤسسات التعليم العالي في الولاية البالغة 26 وتعطي رخصة التعاقد مع القطاع الخاص في إطار الشراكة (PPPs) لتقديم مختلف الخدمات، بينما اتجهت جامعات أخرى لتطبيق مبدأ الرقابة الداخلية على مشاريع الشراكة المبرمة من خلال لجان داخلية مختصة ومثال ذلك جامعة فيرجينيا (Virginia)، وقد

لعبت التشريعات الداخلية دورا كبيرا في تفعيل آلية الشراكة في الو.م.أ باعتبارها الإطار القانوني والتشريعي لتنفيذ عقود الشراكة حيث تملك 37 ولاية تشريعات داخلية تؤطر هذه العقود.¹

تقودنا دراستنا هذه إلى استعراض بعض المشاريع الهامة من حيث المضمون والتكلفة والتي أبرمتها الجامعات الأمريكية مع متعاملين خواص لتطوير ودعم هياكل البحث العلمي وتلك الموجهة لتقديم مختلف الخدمات ذات الصلة، والتي جاء تفصيلها في الجدول السابق (5.7) أعلاه، أما باقي المشاريع فتتراوح قيمتها بين 5,8 مليون دولار و718 مليون دولار أمريكي، وبلغت كلفتها الإجمالية 10,43 مليار دولار أمريكي تم إبرامها على امتداد العقدين الأخيرين وتتراوح مدتها (بما فيها الإنجاز والتشغيل) بين 20 و50 سنة، وتتصدر جامعة كاليفورنيا القائمة بمشاريع ذات كلفة إجمالية قدرها 1,8 مليار دولار، فيما تأتي خدمات الإسكان والإقامة على رأس المشاريع المبرمة بنسبة تتعدى 60% من مجموع هذه الاستثمارات.

إن طرح نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتفعيله محليا إنما جاء ضمن الجهود التي تنادي بضرورة إصلاح قطاع التعليم والتكوين وضبط خطة هادفة لتنمية رأس المال البشري الذي يعد ركيزة وأولوية لتنمية اقتصادية واجتماعية، هذا النموذج الذي يتوسط الأسلوب الكلاسيكي العمومي الذي أثبت تأخره عن مواكبة التطور العلمي والتقني والمنهجي والمتبع بنسبة عالية محليا، وأسلوب الإنفتاح على التعليم الخاص الذي لا يتماشى وخصوصيات المجتمع الجزائري الفكرية والاجتماعية والذي من شأنه القضاء على فرص التعليم المجاني لفئات واسعة من المجتمع. كما أن تركيزنا انصب على قطاع التعليم العالي والخدمات الجامعية ذات الصلة التي باتت تؤرق أصحاب القرار وتكلف الخزينة العمومية أموالا ضخمة دون الوفاء بالالتزامات والأهداف المسطرة، هذه الخدمات التي يأتي على رأسها الإيواء والإطعام والنقل وما ارتبط بها، والثابت اليوم هو فشل منظومة الخدمات الجامعية في الجزائر في ظل غياب الكفاءة والشفافية وانتشار الفساد وتبديد المال العام دون إغفال لانعكاسات ذلك على التحصيل العلمي.

إن تطبيق الشراكة (PPPs) من شأنه المساهمة في عقلنة وترشيد المال العام وزيادة كفاءة المنظومة العلمية من خلال الحلول الناجعة التي توفرها الآلية تحت رقابة وإشراف من المصالح العامة للدولة، حيث تحتفظ السلطات العامة بحقوقها كاملة في إدارة العقود ومراقبتها بصفقتها المشرف الأول على القطاع والاحتفاظ بحق توجيه البرامج طبقا للسياسة العامة المطبقة من طرف الهيئات المختصة، هذه الوضعية الوسطية بين التعليم العام ونظيره الخاص تسمح كذلك بمراقبة أسعار وتكاليف الدراسة وضبطها في مستويات تساعد الفئات الهشة والطبقة الوسطى من المجتمع، وبذلك تكون نظم الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) وسيلة لدعم التعليم والبحث مع ضمان حق التعليم والتكوين لجميع الفئات بعيدا عن هاجس الكلفة.

¹ Martin, L.L., **Public-private partnerships (P3s) for social infrastructure, In Public-Private Partnerships: Construction, Protection and Rehabilitation of Critical Infrastructure**, Springer: Berlin/Heidelberg, Germany, 2019, PP. 113–124.

المطلب الثاني: قطاع الإسكان (تجربة غانا).

يمثل قطاع الإسكان تحديا كبيرا وعقبة في وجه التنمية في العقود الأخيرة والتي عرفت نوا متسارعا للمراكز الحضرية والمدن عبر العالم ومنها الجزائر، حيث ارتفعت نسبة الساكنة في مدنا لتخطى 70% وهي مرشحة للإرتفاع ما شكل ضغطا رهيبا على السلطات المحلية في طرح وتنفيذ مشاريع السكن العمومي للتكفل بواحد من الحقوق الدستورية للفرد، وشهدت الجزائر عدة برامج ضخمة تعاقبت في شكل صيغ سكنية موجهة لدعم السكن الحضري والريفي دون التوصل لحلول جذرية لمشاكل القطاع، هذه المشاكل توسعت في فترات العسر المالي وتراجع مستويات الإنفاق العمومي الذي تتحكم فيه التقلبات الدولية في أسعار النفط والتي رهنت بشكل كبير حق المواطن الجزائري في السكن.

وقد لجأت كثير من الدول عبر العالم إلى صيغ حديثة خاصة الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) لتوفير نسبة هامة من حاجيات البلاد للسكن كحل بديل لطرق التمويل الكلاسيكية القائمة على التمويل المباشر من الخزينة العامة، إن حظوظ نجاح هذا النموذج محليا كبيرة بالنظر لمردودية القطاع وجاذبيته للإستثمارات كما يشكل حلا جذريا للمشاكل التقنية الناتجة عن طول الأجال ونوعية الأشغال، فالشريك الخاص وعبر عقد الشراكة سيتحمل جميع المخاطر وبذلك سيكون حريصا على التنفيذ السليم للمشروع وفي آجاله المحددة حتى يتسنى له تحصيل العائد على الإستثمار. هذه الصيغة تسمح للشريك الخاص الحصول على الأرضية التي تضمنها السلطات العمومية إضافة إلى نسبة معينة كمساهمة من الخزينة العمومية وصندوق السكن، بينما يتكفل بعملية الإنجاز والتسيير للمنشأة السكنية أو الحي السكني لمدة معينة يحددها العقد ويتقاضى نظير ذلك حقوقا يدفعها شاغل المسكن إضافة إلى العوائد الناجمة عن حقوق استغلال وتسيير الفضاءات التجارية والخدمية التي توفرها هذه السكنات، عند انقضاء فترة الاستغلال أو الإمتياز المحددة بالعقد فإن الحقوق العقارية وملكية السكنات وباقي المرافق التابعة لها تنتقل بصورة آلية للدولة وبهذا نكون عند نهاية دورة عقد الشراكة (PPPs) الذي ساهم في¹:

- احترام الآجال التعاقدية وفقا للمعايير التقنية والنوعية العالية عند تنفيذ المشاريع؛
- تمويل المشاريع يكون على عاتق الشريك الخاص بنسبة هامة ما يساهم في تخفيف الضغوط التمويلية على الميزانية العامة للدولة؛
- تشجع هذه الصيغة المتعاملين الخواص على الإستثمار وتجنّبهم عراقيل كبيرة خاصة ما تعلق بالعقار؛
- يضمن عقد الشراكة (PPPs) عائدا منتظما ومستقرا للمستثمر على فترة طويلة نسبيا ما يعزز الحالة المالية للشريك الخاص؛
- تضمن صيغة الشراكة (PPPs) للدولة تنظيم قطاع السكن ومراقبته من خلال عقود الشراكة بصفتها عقود إذعان؛

¹ UN-Habitat, **The Global Urban Economic Dialogue Series, Public-Private Partnerships in Housing and Urban Development** (2011), HS/062/11^E, ISBN: 978-92-1-132356-6. PP: 4-5.

○ تضمن عقود الشراكة (PPPs) استرجاع الدولة جميع الحقوق العقارية بعد استيفاء مدة العقد بما يوفر مداخيل مستقبلية هامة للدولة والسلطات المحلية.

كما أشرنا إليه آنفا فقد تم الاعتماد على الشراكة (PPPs) لإنجاز مشاريع سكنية موجهة خصوصا للفئات المحدودة الدخل في المجتمع في عديد دول العالم، من هذه الدول نجد دولة غانا التي تشير التقديرات الرسمية حاجتها لأكثر من 1,7 مليون سكن لتغطية الطلب المحلي¹، ولتدارك هذه الفجوة فقد لجأت غانا لتجسيد مشاريع هامة في إطار برنامجها الوطني للإسكان (The Ghana National Housing Project) بالتعاون مع القطاع الخاص، وتم إقرار هذا البرنامج (GNHP) من طرف الحكومة الغانية عام 2005 وتضمن إطلاق مشاريع سكنية عبر 10 مواقع في العاصمة أكرا، جمع عقد الشراكة الموقع بين الحكومة الغاية (GoG) ممثلة بوزارة الإسكان ومجمع خاص يضم شركات غانية-كورية المعروف باسم (STX Engineering & Construction Ghana Ltd)، وتم التوقيع على اتفاقية الانجاز عام 2009 التي تضمنت 200 ألف وحدة سكنية عبر 4 مراحل بداية من عام 2010 بقيمة إجمالية ناهزت 10 مليار دولار أمريكي²، وبموجب عقد الشراكة الموقع يلتزم الشريك الخاص بما يلي:

- دراسة، تصميم وبناء المشروع السكني وفق المعايير العالمية المعتمدة في الميدان؛
- توفير التمويل اللازم لإنجاز المشروع السكني والذي يتم ضمانه من طرف الحكومة الغانية؛
- استعمال الموارد والمواد الأولية المحلية واليد العاملة المحلية بنسبة لا تقل عن 50% عند تنفيذ المشروع.

من جانبها فإن الحكومة الغانية (GoG) ملزمة بـ:

- تحرير الأرضية اللازمة لتنفيذ المشروع وإعفاء الشريك الخاص من مجمل التكاليف العقارية؛
- ضمان الربط بمختلف الشبكات وتوفير البنية التحتية الضرورية لسير الأشغال من طرق ومياه وكهرباء؛
- تمكين الشريك الأجنبي من مزايا جبائية وشبه جبائية على مختلف التجهيزات والآليات الموجهة لتنفيذ المشروع إضافة إلى إعفائه من دفع الضريبة على أرباحه المحولة للخارج؛
- تسهيل الإجراءات الإدارية ومرافقة المشروع.

تواصلت جهود الحكومة الغانية لتنفيذ مشاريع أخرى في إطار الشراكة (PPPs) لدعم الحضيرة السكنية من خلال عقود أخرى مع شركاء دوليين من الصين والبرازيل وإيطاليا بعد النتائج المشجعة لاتفاقيات سابقة.

¹ Robert Osei-kyei et al, **Public-Private Partnership for Affordable Housing Delivery in Ghana: Experience of the Ghana National Housing Project and Policy Implications**, Noosa QLD Conference Paper, CQ University Australia, 2019.

² Robert Osei-Kyei, Albert P. C. Chan, **International Best Practices of Public-Private Partnership; Insights from Developed and Developing Economies**, Springer Pte Ltd, 2021, P: 27.

المطلب الثالث: قطاع الرياضة والمنشآت الشبابية (تجربة البرازيل).

تمثل الهياكل الرياضية والشبابية جزءا هاما من البنية الاجتماعية وعاملا محمدا لنجاح المنافسات المحلية والدولية، وتعنى هذه المنشآت بأهمية بالغة لدى السياسيين ومتخذي القرار كونها تحتوي اهتمام فئة كبيرة وحساسة من المجتمع وهي الشباب، كما أن توسع النشاط الرياضي وتنوع المنشآت الرياضية أصبح يفرض ضغوطا على الحكومات من جوانب عديدة مالية وتقنية وإدارية لتوفير ما يلزم لضمان التكوين واحتضان المنافسات المحلية والدولية، ولهذا فإن دعم وتطوير البنية الأساسية الخاصة بقطاع الرياضة أصبح ضرورة حتمية لتنمية المواهب وتكوين النخب وتمثيل البلد في المحافل الرياضية الدولية والمشروطة بتوفير منشآت حديثة قد تتطلب استثمارات ضخمة وبرامج تتداخل فيها جهود القطاعين العام والخاص وفق ميكانيزمات فعالة تسهم في تحقيق الأهداف المسطرة، ومن بين هذه الميكانيزمات والتي تم اعتمادها على نطاق متزايد آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs).

وتعاني الجزائر من ضعف كبير في البنية التحتية الرياضية والمرافق الشبابية أما الموجود منها فلا يواكب ما وصلت إليه الرياضة العالمية من مستويات عالية في الجوانب التقنية والفنية، هذا وتعاني الفرق الوطنية والمحلية من غياب المرافق وهياكل المنافسة ما أثر سلبا على نتائجها ويكلفها أموالا باهظة لتغطية سفراتها لبلدان أخرى لضمان تربصاتها وتحضيراتها لمختلف المنافسات، وفي هذا الجزء من الدراسة سوف نركز على البنية التحتية للرياضة الأكثر شعبية في العالم وهي كرة القدم والتي تعرف تأخرا كبيرا في الجزائر مقارنة بنظيراتها إقليميا ودوليا، ولعقود عدة احتضن مجمع 05 جويلية 1962 منافسات النخبة الوطنية مع وجود هياكل محلية في ولايات أخرى لا ترقى لشروط المنافسة وتفتقر للمعايير الفنية المطلوبة ولم تنجح الجزائر في بناء وتحديد هياكلها الرياضية بالرغم من مردودية القطاع وجاذبيته الكبيرة لمصادر التمويل، كما كان لفساد المنظومة الرياضية الوطنية دورا حاسما في تردي وضعية الهياكل الرياضية التي رمت بمسئولية بناء وتجهيز وإدارة هذه الهياكل إلى السلطات العامة في ظل سوء التسيير الرهيب الذي يجيم على القطاع. وخير مثال على ذلك مساعي تحديث المركبات الرياضية الكبرى وعلى رأسها ملعب 05 جويلية الذي التهم مبالغ خيالية عبر برامج متعاقبة دون الوصول لنتائج مرضية.

في السنوات الأخيرة، تم إقرار برنامج وطني لتحديث البنية التحتية الرياضية وبناء هياكل جديدة بمواصفات عالمية تراعى فيها معايير الجودة والسلامة وتسمح باحتضان المنافسات المختلفة وترقى بمستوى الرياضة الجزائرية، غير أن النتائج لم تكن أبدا في مستوى الأهداف وتطلعات النخبة والمشجعين والمتابعين، فلا هذه الهياكل تم بناؤها ولا أموال الشعب تم صونها ومحصلة ذلك فشلا على طول الخط لبرنامج أتى على ملايين الدينارات دون تحقيق للأهداف، ولتدارك هذه لوضعية تم إقرار برنامج إضافي تضمن بناء 05 ملاعب جديدة في كل من وهران، تيزي وزو، سيدي موسى، الدويرة وسطيف، تراوحت الكلفة التقديرية بين 105 مليون دولار أمريكي للملعب الدويرة، و380 مليون دولار أمريكي كأعلى قيمة للملعب نيلسون مانديلا ببراق، تتراوح طاقة الإيستعاب لهذه الملاعب بين 40 ألف و60 ألف متفرج، والجدول رقم (8.5) الموالي يستعرض هذه البيانات.

جدول رقم (5.8): البرنامج الوطني لبناء ملاعب كرة القدم في الجزائر.

الملاعب	قدرة الاستيعاب	التكلفة	بداية الأشغال	نهاية الأشغال
وهران	40 ألف	222 مليون \$	2011	2022
الدويرة	40 ألف	105 مليون \$	2009	2023
نيلسون مانديلا براقي	40 ألف	380 مليون \$	2009	جانفي 2023
تيزي وزو	50 ألف	348 مليون \$	2012	/
سطيف	50 ألف	/	أشغال مجمدة	/
قسنطينة	60 ألف	250 مليون \$	لم تنطلق	/

المصدر: من إعداد الباحث اعتماد على الموقع الرسمي لوزارة الشباب والرياضة الجزائرية

<https://www.mjs.gov.dz/index.php/ar/2022>

تبين المعطيات السابقة فشل السياسة المتبعة لتطوير البنية التحتية الرياضية في الجزائر وغياب الفعالية في تجسيد أهداف الاستثمار العمومي، ولوضع حد لمثل هذه التجاوزات فإنه أصبح من الضروري إتباع أساليب مبتكرة لضمان النجاح والكفاءة عند تجسيد هذه المشاريع، حيث يمكن ضمانها عبر إقحام الشريك الخاص صاحب الخبرة والتقنية مع تحمل جزء من مخاطر الاستثمار يجعله حريصا على بلوغ أهداف العملية الاستثمارية بأقل التكاليف وفي أقل الآجال الممكنة تحت إشراف الهيئات الوطنية المتخصصة التي يتحول دورها من منفذ إلى مراقب وموجه لهذه المشاريع. وقد تعددت أشكال التعاون والشراكة مع القطاع الخاص في العقود الأخيرة لتجسيد مختلف المشاريع الرياضية عبر العالم والمساهمة في تنظيم المنافسات الدولية والتي أثبتت فعاليتها وقيمتها على أكثر من صعيد، وفي هذه النقطة نستعرض تجربة إشراك البرازيل للقطاع الخاص في تنفيذ مختلف المشاريع لتنظيم كأس العالم 2014، وكانت البرازيل قد أقرت قانون خاص يسمح باللجوء إلى الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مختلف المشاريع وتقديم الخدمات العمومية بداية من العام 2005.

جدول رقم (5.9): الملاعب المعنية بعقود الشراكة (PPPs) المحتضنة لكأس العالم 2014 بالبرازيل.

الملاعب	المدينة	نوع الأشغال	الكلفة *	قدرة الاستيعاب	مدة الانجاز	الانطلاق	التسليم	مدة الامتياز
Arena Fonta Nova	Salvador	إعادة البناء	340 مليون \$	55.045	36 شهرا	جانفي 2010	ديسمبر 2012	35 سنة
Arena Pernambuco	Recif	بناء	210 مليون \$	46.154	36 شهرا	جوان 2010	جوان 2013	30 سنة
Arena Das Dunas	Natal	إعادة البناء	230 مليون \$	42.024	32 شهرا	أوت 2011	ديسمبر 2013	20 سنة
Arena Mineirao	Belo Horizonte	إعادة التأهيل	385 مليون \$	62.170	24 شهرا	ديسمبر 2010	ديسمبر 2012	27 سنة
Arena Castelo	Fortaliza	إعادة التأهيل	303 مليون \$	63.763	29 شهرا	نوفمبر 2010	أفريل 2013	8 سنوات

المصدر: Cláudio José Oliveira dos Reis, Sandro Cabralm, Op.cit.

* تم اعتماد سعر صرف الريال البرازيلي مقابل الدولار الأمريكي الموافق لتاريخ توقيع العقد لحساب قيمة الصفقة بالدولار الأمريكي.

في أكتوبر 2007 نالت البرازيل شرف استضافة كأس العالم لكرة القدم (FIFA world cup) 2014 ووجدت السلطات المحلية واللجنة المنظمة للمنافسة نفسها أمام تحديات كبيرة جاءت على رأسها بناء وتأهيل البنية التحتية اللازمة لاستضافة المونديال بعد نسق متصاعد للنسخ الأخيرة (جنوب افريقيا 2010، ألمانيا 2006، كوريا الجنوبية واليابان 2002)، وكانت التقارير الواردة تشير إلى عجز كبير في البنية التحتية ومرافق الاستقبال تتطلب استثمارات ضخمة كما أن الملاعب المتوفرة لا ترقى لمستوى تنظيم المنافسة، حيث توجد 9 ملاعب من أصل 12 والتي تم اختيارها لاحتضان المباريات الرسمية في حالة سيئة ويعود بناؤها لأكثر من 55 عاما ما يستوجب بناء ملاعب جديدة أو إعادة تأهيلها على أقل تقدير، ولمواجهة الوضعية عمدت الحكومة البرازيلية اللجوء إلى القطاع الخاص لبناء 5 ملاعب جديدة في خطوة لدعم الجهود العامة والخاصة ومسابقة الزمن لتأهيل البنية التحتية وإنجاح التظاهرة العالمية، جاءت العقود عبر صيغ الشراكة (PPPs) وخصت الملاعب التالية: بيلوأوريزانتي (Belo Horizonte)، فورتاليزا (Fortaleza)، ناتال (Natal)، ريسيف (Recife) وسالفادور (Salvador)¹.

جدول رقم (5. 10): فعالية إنجاز ملاعب كأس العالم 2014 بالبرازيل، مقارنة بين الصيغ المعتمدة من حيث الكلفة والآجال.

الصيغة	الملعب	الآجال الأولية (شهر)	الآجال النهائية (شهر)	%	الكلفة الأولية مليون ريال برازيلي	الكلفة النهائية مليون ريال برازيلي	%
مشاريع في إطار الشراكة (PPP)	Arena Fonta Nova	36	39	108%	591,7	689,5	117%
	Arena Pemambuco	36	34	94%	379,26	532,6	140%
	Arena Das Dunas	32	32	100%	400	400	100%
	Arena Mineirao	24	24	100%	677,35	677,35	100%
	Arena Castelao	29	24	83%	518,6	518,6	100%
القطاع الخاص	Beira-Rio	41	43	105%	330	330	100%
	Corinthians	31	35	113%	820	1.080	132%
	Baixada	21	30	143%	234	326,7	140%
القطاع العام	Maracana	30	33	110%	705,6	1.202	170%
	Manegarrincha	30	36	120%	696,6	1.438	207%
	Amazonia	36	45	125%	499,5	669,5	134%
	Pantanal	32	49	153%	518,9	676	130%

المصدر: Cláudio José Oliveira dos Reis, Sandro Cabral, Op.cit.

تشير الأرقام الرسمية أن المشاريع المنفذة في إطار الشراكة والمشار إليها في الجدول السابق قد تم تسليمها في الآجال التعاقدية عدا ملعب (Fonta Nova) الذي تجاوز الآجال المحددة بثلاثة أشهر إضافية نتيجة بعض التعديلات الفنية التي

¹Cláudio José Oliveira dos Reis, Sandro Cabral, **Public-Private Partnerships (PPP) In Mega-Sport Events, A Comparative Study Of The Provision Of Sports Arenas For The 2014 Fifa World Cup in Brazil**, Brazilian Journal Of Public Administration (2017), Rio de Janeiro, Vol. 51, N° 4, PP: 551-579.

طلبتها الـ FIFA، على عكس الملاعب الأخرى التي تم إسنادها للقطاع الخاص وأخرى لشركات عامة أين لاحظنا عدم قدرة الشركات المنجزة الوفاء بتسليم المشاريع في الأجل التعاقدية، تكلفة المشاريع الخمسة كذلك كانت في إطار التقديرات والموازنة المرصودة لذلك عدا ملعب (Fonta Nova) و (Arena Pernambuco) لنفس السبب المذكور آنفا حيث انجر عنه زيادة بنسبة 17% و 40% على التوالي في التكلفة النهائية، عكس المشاريع الأخرى المسندة لشركات خاصة وأخرى عمومية وكلها سجلت تجاوزا هاما في الغلاف الأولي للمشروع، ومن خلال مقارنة الأرقام في الجدول أعلاه نخلص إلى مدى فعالية صيغة الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في إنجاز هياكل وملاعب كرة القدم التي احتضنت كأس العالم 2014 بالبرازيل مقارنة بباقي الصيغ من حيث آجال الإنجاز أو التكلفة النهائية للمشروع بما يعد مؤشرا قويا يشجع على تفعيل الشراكة (PPPs) لتنفيذ الهياكل الرياضية.

خلاصة الفصل الخامس:

من المعلوم أن البنية التحتية القاعدية لا تقتصر على الشق الاقتصادي فحسب بل تمتد إلى شق آخر لا يقل أهمية، هذا الجزء يمثل البنية التحتية الاجتماعية والتي تنعكس على حياة الفرد ورفاهيته وتنظيم المجتمع وأداء الحكومات، كما تمثل هذه البنية قناة رئيسية لتنفيذ السياسات الاجتماعية ووسيلة لتحقيق أهدافها فهي توليها من الأهمية ما يضمن تنفيذ برامجها وخططها، وفي هذا الفصل من الدراسة كنا قد بينا صلاحية آلية الشراكة مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع البنية التحتية الاجتماعية بالنظر إلى المرونة الكبيرة التي يتمتع بها نموذج الشراكة (PPPs) وقدرته على ضمان ما يلزم من الكفاءة والفعالية زيادة عن سد الفجوة التمويلية التي تقف حجر عثرة أمام كثير من هذه المشاريع.

إن إشراك القطاع الخاص في تنمية البنية التحتية الاجتماعية والخدمات ذات الصلة يحمل في طياته توجهها اقتصاديا جديدا قائما على المشاركة والتعاون بعيدا عن الإقصاء مع ضمان حدود فاصلة تضمن للدولة الحفاظ على الطابع الاجتماعي لكثير من الخدمات وأصول البنية التحتية الاجتماعية بعيدا عن أشكال الخصخصة والليبرالية المتوحشة، فالشراكة (PPPs) تمثل اليوم حلا عمليا للنهوض بالبنية التحتية الاجتماعية وتقديم خدمات أفضل بأسعار مدروسة تراعى فيها الطابع الاجتماعي وقدرة المستهلك.

وقد سمحت نتائج هذا الفصل بإبراز بعض التجارب الناجحة لتطوير البنية التحتية الاجتماعية وتقديم بعض الخدمات العامة ذات الصلة، هذا التجارب يمكن اسقاطها على الواقع المحلي وتكييفها بما يخدم التنمية في الجزائر، ويمكن التذكير بأهم هذه التجارب وهي:

- التجربة الأندونيسية في إدارة وتسيير النفايات الحضرية عبر المدن الكبرى اعتمادا على آلية الشراكة مع القطاع الخاص والتي أعطت نتائج مشجعة وحلولا عملية، هذه التجربة يمكن أن تعطي أفكارا وحلولا لإدارة النفايات في المدن الجزائرية في ظل قصور البرنامج الوطني لإدارة وتسيير النفايات وعجز البلديات عن أداء هذا الدور؛
- النموذج التركي لتطوير المنظومة الصحية وتجديد هياكله بالتعاون مع القطاع الخاص والذي سمح ببناء وتجهيز عشرات المستشفيات وتطوير البحث في جميع التخصصات، وهو ما حول تركيا اليوم إلى قطب علاجي بامتياز، لتشكل هذه التجربة منطلقا للتفكير في دعم المنظومة الصحية الجزائرية عبر الشراكة (PPPs)؛

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار
تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء
التجارب الدولية

الخاتمة

جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على أحد أهم الإشكالات التي يناقشها الفكر الاقتصادي الحديث والمتعلقة بالتنمية الاقتصادية وآليات تمويلها، حيث استعرضت نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص وفرص تفعيله في الجزائر بصفتها خيارا بديلا لتمويل وتنفيذ وتشغيل عديد المشاريع والاستثمارات في شتى القطاعات، سيما مشاريع البنية التحتية بصفتها قناة رئيسية للتنمية الاقتصادية في الجزائر ومحورا لتنفيذ مختلف البرامج والسياسات التنموية، وعليه فقد ركزت الدراسة على طرح ودراسة العلاقة بين متغيرين رئيسيين هما التنمية الاقتصادية وآلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتحقيقا لأهداف الدراسة وانطلاقا من الرصيد النظري الذي أعطى إشارات واضحة عن ارتباط النموذج بهيكل البنية التحتية القاعدية المملوكة للقطاع العام، توجهت الدراسة لمناقشة فرص تفعيل التعاون بين القطاعين العام والخاص في الجزائر قياسا بتجارب دولية لافتة من خلال مسح قطاعي شمل البنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية ذات البعد التنموي.

وقد انتظم هذا البحث في خمسة فصول تناولت عناصر الموضوع النظرية والتطبيقية، حيث جاء الفصل الأول ليقدم الإطار النظري والمفاهيمي لآلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كواحدة من أهم صور التعاون بين القطاعين العام والخاص وأكثرها شيوعا في السنوات الأخيرة، كما فصل مختلف المزايا الاقتصادية والفنية التي يوفرها النموذج وآليات تأثيرها على التنمية الاقتصادية والمحلية، أما الفصل الثاني فقد استعرض واقع وهيكل الاقتصاد الجزائري ومختلف البرامج التنموية المعتمدة بالتركيز على أداء كلا من القطاع العام ونظيره الخاص، وجاءت الفصل الثلاثة المتبقية لتسلط الضوء على فرص تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) محليا على ضوء تجارب دولية مختارة في محاولة لمعرفة مدى صلاحية النموذج محليا والتعرف على أكثر المجالات جاذبية، وقد شملت الدراسة قطاعات وازنة وذات بعد استراتيجي وداعم لجهود التنمية الاقتصادية على غرار النقل، الطاقات المتجددة، المياه والصرف الصحي، تكنولوجيا المعلومات والاتصال، وهيكل البنية التحتية الاجتماعية.

يقودنا هذا التقديم الموجز لمحاور الدراسة إلى عرض مختلف النتائج والمقترحات والتوصيات التي خلصت إليها الدراسة في شقيها النظري والتطبيقي، ونعرج فيما يلي على اختبار فرضيات الدراسة، فاستعراض النتائج، ثم تقديم جملة من الإقتراحات العملية والتوصيات التي من شأنها تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص محليا.

اختبار فرضيات الدراسة:

انطلاقا من تحليل مختلف العناصر النظرية والتطبيقية التي جاءت بها فصول الدراسة فإنه يمكن القول بفعالية آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص في دعم التنمية الاقتصادية من خلال تمويل وتنفيذ البرامج والسياسات التنموية، وهنا تجدر الإشارة أن تفعيل النموذج لا يستهدف الموارد المالية للقطاع الخاص فحسب، بل إن المزايا الفنية والتقنية والتنظيمية التي يتمتع بها الشريك الخاص تشكل محددات رئيسية لاختيار النموذج في سبيل تحقيق أركان الفكر التنموي القائم على

الاقتصاد والكفاءة والفعالية، ويسمح لنا العرض بتأييد أو نفي فرضيات الدراسة المطروحة سلفا والتي نوردتها في النقاط التالية:

أ- **إثبات الفرضية الأولى:** أين أكدت الدراسة أن أسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص ينطوي على شقين رئيسيين، الشق الأول يتعلق بالجانب التمويلي المحض الذي هدفه توفير موارد إضافية وتخفيف الضغط على الموازنة العامة للدول والذي من شأنه الدفع بمختلف المشاريع التنموية المسطرة، إلا أنه لا يمكن إغفال الجانب التقني والفني الذي يمكن للقطاع الخاص توفيره دعما للكفاءة والفعالية، إلى جانب تشجيعه الاستثمار الأجنبي ودعم القطاع الخاص المحلي وما ينجر عنه من مخرجات يكون لها الأثر المباشر على المؤشرات الكلية والجزئية للاقتصاد المحلي، بدليل اعتماد الشراكة من طرف الدول المتقدمة وأخرى غنية لا تعاني من مشاكل تمويلية.

ب- **إثبات صحة الفرضي الثانية:** حيث أن الشراكة مع القطاع الخاص تشكل خيارا تنمويا داعما لجهود التنمية لا يلغي باقي النماذج المطبقة والمتعارف عليها، كما لاحظنا لجوء العديد الدول إلى هذه الآلية في فترات معينة ارتبطت بشح التمويل وضغوط الموازنة العامة كالمغرب، البرازيل، ماليزيا، كوريا الجنوبية، الأردن وغيرها، كما لاحظنا ارتباط النموذج بمجالات محددة سيما قطاعات البنية التحتية والمنشآت القاعدية العامة، بما يساهم في دعم هذه القطاعات في الجزائر بصفتها أحد ركائز العملية التنموية.

ت- **نفي الفرضية الثالثة:** تبقى فرص تفعيل الشراكة (PPPs) محليا محدودة مقارنة بالوضع الدولية من خلال بعض القطاعات أين استعرضنا بعض المشاريع المرشحة لذلك كتشغيل وصيانة الطريق السيار شرق غرب، دعم برنامج الانتقال الطاقوي، وبناء ميناء الحمداية، وبناء محطات تحلية المياه، هذا وسمحت فصول الدراسة بالوقوف على واقع الاقتصاد الجزائري الهش وحقيقة الاختلالات التي يعاني منها وعدم جاهزيته لتطبيق نموذج الشراكة مع القطاع الخاص على الأقل في الوقت الراهن، وهذا لأسباب موضوعية يمكن تلخيصها في:

- عدم نضج الاقتصاد الجزائري الذي لا يزال يسجل اختلالات هيكلية كبيرة؛
- ضبابية بيئة الأعمال مع غياب واضح للشفافية والحرية الاقتصادية؛
- ضعف القطاع الخاص وعدم جاهزيته للقيام بدوره التنموي على أسس وقواعد الاقتصاد الحر؛
- غياب الإطار التشريعي والمؤسسي لآلية الشراكة.

ث- **نفي الفرضية الرابعة:** إذ لا يمكن اسقاط هذه التجارب الدولية جملة واحدة على الحالة الجزائرية وتكون منطلقا لبناء نموذج محلي للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) في الجزائر بناء على النتائج المحصلة من مختلف هذه التجارب، وهذا يعود أساسا إلى الاختلافات الجوهرية بين الاقتصاد الجزائري ومعظم هذه الاقتصاديات من حيث المنهج والحجم والتنوع والمرونة ومساهمة القطاع الخاص ونشاط المستثمرين الأجانب...، وعليه فإن اختيار التجارب يفرض دراسة وعناية خاصة بما يناسب النموذج المحلي الجزائري.

النتائج النظرية والتطبيقية للدراسة:

سمحت محاور الدراسة في شقها النظري والتطبيق بالوصول على نتائج هامة يمكن عرضها كما يلي:

أ- النتائج النظرية:

1. لا يمكن للقطاع العام الاضطلاع بالجهود التنموية منفردا في ظل التحولات الجوهرية التي عرفها الفكر التنموي ودور الدولة الحديثة؛
2. أهمية إشراك القطاع الخاص وزيادة معدلات إدماجه عند وضع وتنفيذ السياسات التنموية، ويبقى الشريك الخاص فاعليا رئيسيا في دعم التنمية الاقتصادية؛
3. تعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) وسيلة هامة لحشد موارد إضافية وتخفيف عجز الموازنة العامة ومستويات الدين العام للدول خاصة النامية منها؛
4. يمكن إدماج القطاع الخاص من الاستفادة من المزايا الفنية والتكنولوجية التي يتمتع بها تمهيدا لتحقيق أهداف الكفاءة والفعالية وزيادة المردودية عند تنفيذ مختلف المشاريع الاستثمارية؛
5. تتمتع آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) بمرونتها العالية وصيغها المتعددة التي تسمح للحكومات ومتخذي القرار اعتمادها في مجالات عدة؛
6. لا تقتصر المزايا التي توفرها الشراكة (PPPs) على القطاع العام فحسب، بل تمنح القطاع الخاص فرصة حقيقية للنمو والتوسع من خلال الوصول إلى الطلب العمومي والاستثمار في اقتصاديات الحجم التي يوفرها؛
7. يحظى نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) بدعم خاص من مختلف المؤسسات والهيئات الدولية خاصة صندوق النقد الدولي ومجموعة البنك الدولي التي ترى فيه أسلوبا فعالا لدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

ب- النتائج التطبيقية:

1. فشل المخططات التنموية المطبقة في الجزائر منذ الإستقلال في تحقيق التنمية الشاملة، هذا الفشل كان نتاجا لعوامل متعددة، هيكلية وتنظيمية وسياسية واجتماعية و...؛
2. اعتماد الجزائر على اقتصاد الربيع زاد من تبعيتها لأسواق النفط الدولية وجعل الجهود التنموية المحلية رهينة بتقلبات سعر النفط، أين تركت الصدمات النفطية آثارا بالغة على مواردنا والموازنة العامة التي شكلت لعقود مصدر تمويل للعملية التنموية؛
3. ساهم قصور القطاع العمومي وضعف أداء الشركات العمومية الوطنية والمحلية بنسبة هامة في فشل المخططات التنموية المطبقة في الجزائر؛
4. لم يسمح النظام الاقتصادي الإشتراكي الذي تبنته الجزائر بعد الإستقلال بنمو وتطور القطاع الخاص ما خلف اختلالات هيكلية عميقة وتشوهات على الاقتصاد المحلي امتدت آثارها ولا تزال حتى يومنا هذا؛

5. لم يختلف أداء القطاع الخاص في مرحلة اقتصاد السوق كثيرا عن سابق عهده، ولم يتطور أدائه الذي انحصر في قطاعات محددة تتميز بارتفاع العائد وقلّة المخاطر ولم يعط الحلول المنتظرة منه لدعم النشاط الاقتصادي والعملية التنموية؛
6. دخول الجزائر في مجبوحه مالية بعد العام 2001 مع تحسن أسعار النفط في السوق الدولية سمح برصد مبالغ ضخمة لدعم التنمية، وعلى مدار عقد ونيف تعاقبت عدة برامج تنموية اتسمت بغياب الكفاءة والفعالية ولم تعط النتائج المسطرة، لتأتي الصدمة النفطية لعام 2014 وتقضي على ما تبقى من جهود لدعم التنمية؛
7. فشل النموذج التنموي في الجزائر كجزء من الفشل العام الذي عرفه الاقتصاد الوطني أصبح واقعا لا يمكن إنكاره، ولمواجهة هذه الوضعية أصبح لزاما البحث عن بدائل مستدامة على قدر من الكفاءة والنجاعة لدعم التنمية ومراجعة الإستراتيجية المعتمدة في تنفيذ مختلف البرامج والمشاريع التنموية؛
8. يمكن لقطاع النقل في الجزائر أن يسمح بتفعيل الشراكة بين القطاع العام والخاص في الجزائر والمساهمة في إنجاز مشاريع هامة، وتطوير هياكل أخرى وتشغيلها، إذ يشكل تشغيل وصيانة الطريق السيار شرق-غرب واستكمال ربطه بالمناطق الحيوية والاقتصادية نمودجا قائما لتطبيق آلية الشراكة، كما تفتح مشاريع النقل الأخرى البحرية والجوية فرصا كبيرة لتجسيد طموحات تنمية كبيرة ويأتي على رأسها مشروع ميناء الحمداية بولاية تيبازة، حيث أكدت التجارب الدولية التي استعرضتها محاور الفصل الثالث فعالية نموذج الشراكة لدعم مشاريع النقل؛
9. قطاع السكك الحديدية هو الآخر يمكنه أن يكون موضوع عقود شراكة مع القطاع الخاص خاصة في ظل وجود برنامج وطني طموح لتوسيع شبكة السكك الحديدية والتي انطلقت مؤخرا على مستوى خط تندوف-وهران، إلى جانب بعض مشاريع النقل الحضري سيما ميترو الأنفاق وخطوط الترامواي لتجسيد مشاريع في إطار الشراكة والإسهام في توسيعها وتشغيلها على مستوى المدن الكبرى وإعطاء حلول عملية لحركة النقل فيها؛
10. يحتاج تطوير الطاقات المتجددة في الجزائر إلى مساهمة القطاع الخاص حيث توفر مشاريع الطاقة الشمسية مزايا هامة تساعد في تنفيذ برنامج الانتقال الطاوي للجزائر، وتأتي آلية الشراكة مع القطاع الخاص سيما الأجنبي منه لتعطينا حولا عملية لتثمين هذه الشراكات والاستفادة من التجارب الدولية المسجلة في هذا الميدان حيث أعطت التجربة المغربية مثالا حيا عن إمكانية دعم الانتقال الطاقوي من خلال التعاون مع الشركاء الأجانب؛
11. يمكن تجسيد مشاريع تحلية مياه البحر المزمع تنفيذها في الجزائر وفقا لصيغ الشراكة مع القطاع الخاص، وفي ذلك ضمان للكفاءة ورصد للموارد واكتساب للتقنية والتكنولوجيا التي يوفرها الشريك الخاص في سبيل تحقيق الأمن المائي، ونشير هنا إلى المخاطر الكبيرة التي تعترض تنفيذ هذه المشاريع، ولنا في التجربة السعودية عبرة يمكن الاستفادة منها محليا،
12. قطاع الصرف الصحي من جهته يشكل أولوية بالغة ضمن جهود التنمية والتي يمكن بلوغها بالتعاون مع القطاع الخاص لدعم مشاريع تصفية المياه القذرة عبر بناء وتشغيل محطات خاصة بذلك، هذه المشاريع يمكنها ترشيد الموارد المائية ودعم مصادر السقي إضافة إلى مزايا إيكولوجية عدة، حيث كانت لنا وقفة على تجربة هامة في هذا القطاع وهي التجربة الأردنية؛

13. تعطي الحلول التقنية والتكنولوجيا العالية التي يوفرها القطاع الخاص في مجال الإتصال وتكنولوجيا المعلومات فرصا كبيرة لتطوير قطاع (ICT)، غير أن التجارب المقدمة في هذا المحور لا تسمح ببلورة نموذج محلي بسبب الاختلاف الجوهرى بين اقتصاد الجزائر واقتصاديات تلك الدول (هيكلية وفنية وتنظيمية)؛
14. يبقى تفعيل مشاريع البنية التحتية الاجتماعية مجالا خصبا لتفعيل الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) وتتوسع دائرتها تبعا لحاجة الدولة وهيئاتها العامة في قطاعات إستراتيجية على غرار الصحة والتعليم والسكن وتسيير النفايات الحضرية وغيرها،
15. تبقى تفعيل الشراكة مع القطاع الخاص (PPPs) لدعم البنية التحتية الاجتماعية صعبا في الجزائر رغم النتائج المحققة في بعض الدول التي استعرضتها مختلف التجارب، كما أن الوصول إلى هذا المستوى يتطلب مزيدا من الجهد والوقت والإصلاحات.

التوصيات والاقتراحات:

بناء على نتائج الدراسة المتوصل إليها يمكننا تقديم اقتراحات تساهم في تفعيل آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) والإسراع في وضع الآليات الكفيلة بذلك، وذلك من خلال ما يلي:

1. وضع الإطار القانوني والتنظيمي والمؤسسي الذي يضمن تفعيل الشراكة بين القطاعين العام الخاص في صيغها المختلفة ويسمح بتطبيقها ميدانيا من دون إهمال لآليات الرقابة والمساءلة، ويأتي على رأسها إقرار قانون يضبط قواعد عقود الشراكة (PPPs) بما يوفر الضمانات القانونية في إطار الشفافية؛
2. إنشاء وحدة وطنية للشراكة بين القطاعين العام والخاص تحوّل لها صلاحيات فنية وتقنية وتضطلع بمهام التخطيط والإشراف ومتابعة مشاريع الشراكة؛
3. حصر قائمة المشاريع المؤهلة للتنفيذ عبر آلية الشراكة (PPPs) في مختلف القطاعات والمستويات الوطنية والمحلية استنادا لمعايير النجاح والكفاءة من خلال قاعدة بيانات موثوقة تمكن من التخطيط الجيد لمشروعات الشراكة؛
4. إنشاء صندوق وطني خاص يتولى ضمان مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص على الصندوق الوطني لضمان الصفقات العمومية (CGMP)؛
5. إدراج آلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) ضمن الصيغ المعتمدة لتنفيذ مشاريع الصفقات العمومية باعتبارها قناة هامة لدعم التنمية؛
6. تشجيع البنوك التجارية المحلية وصناديق الإدخار وشركات التأمين على تمويل مشاريع الشراكة (PPPs) من خلال ضمانات حكومية خاصة عند تمويل المشاريع ذات البعد الإستراتيجي؛
7. إعطاء الأولوية للقطاعات الإستراتيجية عند تنفيذ هذه الشراكات والتي تمثل باكورة التحول الاقتصادي من خلال البرامج الطموحة المسطرة على غرار برنامج الانتقال الطاقوي، برنامج تحلية مياه البحر، استكمال المشاريع المتعلقة بالطريق السيار شرق-غرب وصيانته، إنجاز ميناء الحمداية، مد وتطوير شبكة السكك الحديدية؛

8. تكثيف التعاون مع الهيئات والمؤسسات الدولية التي تعنى بتطوير الشراكات مع القطاع الخاص والاستفادة من خبراتها ودعمها الفني على غرار دول كثيرة؛
9. التركيز على استقطاب المزيد من الاستثمارات الدولية في إطار عقود الشراكة مع القطاع الخاص الأجنبي مع التركيز على المشاريع الكبرى وذات البعد الإستراتيجي؛
10. الاستفادة من التجارب الإقليمية الدولية وتكييفها لبناء نموذج محلي يتناسب مع تطلعاتنا المستقبلية لدعم جهود التنمية؛
11. الاهتمام بتكوين وتدريب الإطارات الحكومية المعنية بوضع وتنفيذ مشاريع تنمية على الفهم الجيد لآلية الشراكة وأهدافها وأسسها ضمانا للتأطير الجيد والفعال؛
12. التعريف والتحسيس بنموذج الشراكة (PPPs) وتشجيع اعتماده من طرف الأمرين بالصرف ومتخذي القرار طالما يحافظ على المصلحة العامة؛
13. مراعاة الجوانب الاجتماعية والبيئية وكل ما له صلة بالمنافسة والحرية والشفافية والإدارة الرشيدة عند تنفيذ مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص بعيدا عن الممارسات الاحتكارية والأساليب اللاأخلاقية.

آفاق الدراسة:

شكلت دراستنا هذه إطلالة على أحد أهم الآليات التمويلية التي تم استحداثها لمعالجة قصور القطاع الحكومي في تحقيق التنمية من خلال إشراك القطاع الخاص، كما تعد محاولة لبناء نموذج محلي وإثراء الجهود الوطنية لتفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص، إذ نأمل أن تكون دراستنا هذه فاتحة لإرساء مبادئ الشراكة والمرور إلى خطوات عملية تنفيذية، وهذا ما يستوجب مواصلة البحث والدراسة لتطوير النموذج ومساعدة متخذي القرار على بناء رؤية مستقبلية سليمة ومرافقة هذا المشروع بما يعود بالنفع على العباد والبلاد. هذه الإطلالة الإستكشافية لآلية الشراكة بين القطاعين العام والخاص لم تكن لتسع جميع الجوانب النظرية والتطبيقية المحيطة به، غير أننا نأمل أن تكون فاتحة لدراسات جديدة وبحوث وإشكاليات أخرى يمكن عرض بعضها فيما يلي:

1. دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في دعم العملية الإنتاجية (الصناعية، الزراعية،...)
2. أثر الشراكة بين القطاعين العام والخاص على حوكمة وترشيد الإنفاق العمومي؛
3. أثر الشراكة بين القطاعين العام والخاص على توسيع نشاطات القطاع الخاص في الجزائر؛
4. دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في دعم الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر.

المصادر والمراجع

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء التجارب الدولية

- المراجع باللغة العربية.
- المراجع باللغة الأجنبية.
- المواقع الإلكترونية.

قائمة المراجع باللغة العربية.

أولاً: الكتب.

1. أحمد هني، اقتصاد الجزائر المستقلة، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 1993.
2. جلال أمين، كشف الأقنعة عن نظريات التنمية الاقتصادية، دار الهلال، ط1، القاهرة، 2002.
3. حياة بن زراع، التشكيلة الاقتصادية الاجتماعية الجزائرية في مواجهة الربيع، رؤية منهجية حول ضعف القطاع الخاص، ط1، جامعة الشاذلي بن جديد الطارف، الجزائر، 2021.
4. ساجد أحمد عبد الرزاق، التنمية المستدامة ومواجهة تلوث البيئة وتغير المناخ، ط1، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسات الاقتصادية، برلين، ألمانيا، 2020.
5. سعدون بوكوس، الاقتصاد الجزائري محاولتان من أجل التنمية 1962-1989، 1990-2005، دار الكتاب الجديد، الجزائر، 2008.
6. الشراح رمضان وآخرون، الاستثمار بين النظرية والتطبيق، دار السلاسل للنشر والتوزيع، الكويت، 1981.
7. عبد الله بن عبد الرحمان البريدي، التنمية المستدامة، مدخل تكاملي لمفاهيم الإستدامة وتطبيقاتها مع التركيز على العالم العربي، دار العبيكان للنشر، ط 1، الرياض، 2015.
8. عدنان داود محمد العذاري، الاستثمار الأجنبي المباشر على التنمية والتنمية المستدامة في بعض الدول الإسلامية، دار غيداء للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2015.
9. عمر محي الدين، التخلف والتنمية، دار النهضة العربية، ط1، بيروت، 1975.
10. فؤاد شبل، التنمية الاقتصادية، أصولها وقواعدها، وكالة الصحافة العربية، الجيزة، مصر، ط، 2021.
11. محمد عبد العزيز عجمية، محمد علي الليثي، التنمية الاقتصادية-مفهومها، نظرياتها، سياساتها، مؤسسة شهاب، القاهرة، مصر، 1994.
12. محمد عبد العزيز عجمية، إيمان عطية ناصف، علي عبد الوهاب نجا، التنمية الاقتصادية، المفاهيم والخصائص، النظريات، الاستراتيجيات، المشكلات، ط1، مطبعة البحيرة، الاسكندرية، 2008.
13. مدحت أبو النصر، ياسمين مدحت محمد، التنمية المستدامة مفهومها، أبعادها ومؤشراتها، المجموعة العربية للتدريب والنشر، ط1، القاهرة، 2017.

14. مدني بن شهرة، الإصلاح الاقتصادي وسياسة التشغيل (التجربة الجزائرية)، دار الحامد للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2009.
15. مدني بن شهرة، سياسة الإصلاح الاقتصادي في الجزائر والمؤسسات المالية الدولية، ط1، دار هومة للنشر، الجزائر، 2008.
16. نزار سعد العيسى، مبادئ الاقتصاد الكلي، كيف يعمل الاقتصاد في النظرية والتطبيق، الدار العربية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
17. يعرب محمد الشرع، دور القطاع الخاص في إدارة المرافق العامة الاقتصادية، دراسة مقارنة، مفاهيم في التشاركية بين القطاعين العام والخاص، نماذج عقدية تطبيقية في تقنية تفويض المرافق العامة BOT، ط1، دار الفكر، دمشق، 2010.

ثانيا: المجالات والدوريات.

1. ادريس بولكعبيات، تجربة الجزائر في التنمية، قراءة في الإنتقال من نموذج إلى نموذج مضاد، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري قسنطينة، العدد 17، جوان 2002، ص ص: 113-126.
2. إناس فهمي حسين، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على النمو الشامل، دراسة تطبيقية على الدول النامية والعربية، مجلة دراسات، المجلد 21، العدد 3، يوليو جوان 2020، ص ص: 47-77.
3. بلقلة براهيم، صلاح محمد، ضيف أحمد، تشخيص ظاهرة المرض الهولندي في اقتصاديات الدول العربية المصدرة للنفط وآليات مواجهتها، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، المجلد 14، العدد 3، 2021، ص ص: 934-957.
4. بنكوس مختار، ذوادي براهيم، الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص كآلية لتمويل مشاريع البنى التحتية في الجزائر، مجلة الدراسات المحاسبية والمالية المتقدمة، المجلد 4، العدد 2، أكتوبر 2020، ص ص: 51-62.
5. حياة بن زراع، دور القطاع الخاص في التنمية بالدول النامية (حالة الجزائر)، مجلة التواصل في الاقتصاد والإدارة والقانون، العدد 45، مارس 2016، ص ص: 164-180.
6. سمير شررق، دور قطاع البناء والأشغال العمومية في النمو والتشغيل في الجزائر فترة 2001-2013، مجلة ملفات الأبحاث في الاقتصاد والتسيير، العدد 03، سبتمبر 2014، ص ص: 13-32.
7. شررق سمير، قحام وهيبة، تشخيص أعراض المرض الهولندي في الاقتصاد الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي، المجلد 36، العدد 01، ص ص: 254-264.
8. طالم علي، فيلاي بومدين، إشكالية التنمية الاقتصادية في الجزائر -دراسة تحليلية تقييمية-مجلة الاقتصاد والتنمية، جامعة يحي فارس-المدينة، العدد 06، جوان 2016، ص ص: 94-113.

9. عبد الحميد إبراهيمي، تأملات حول التجربة الجزائرية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مجلة الثقافة، وزارة الثقافة الجزائرية، العدد 83، أكتوبر 1984.
10. غيلاني عبد السلام، عثمانى أحسين، التسيير المفوض كآلية لتحسين خدمات المياه والتطهير في الجزائر، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد 06، العدد 02، جوان 2018، ص ص: 48-66.
11. فاتح حركاتي، دور قطاع المحروقات في التنمية الاقتصادية في الجزائر، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، المجلد 32، العدد 2، 2018، ص ص: 421-451.
12. كاظم أحمد البطاط، كمال كاظم جواد، تحليل اتجاهات الاستثمار العالمي في الطاقة المتجددة، مجلة جامعة كربلاء العلمية، المجلد 14، العدد 2، 2016، ص ص: 128-146.
13. لقرع بن علي، الانتقال نحو الطاقات المتجددة في الجزائر (ضرورة للأمن الطاقوي ورهانات جيوسياسية)، شؤون الأوسط، العدد 160، ص ص: 77-96.
14. محمد عبد العال عيسى، الشراكة بين القطاعين العام والخاص، المفهوم والأسباب والدوافع والصور، المجلة العربية للإدارة، مج 38، العدد 3، سبتمبر، 2018، ص ص: 37-52.
15. مها ناصر السدرة، نورة ناصر الدوسري، عقود الشراكة بين القطاع العام والخاص، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، العدد 05، المجلد 03، 2019، ص ص: 76-111.
16. نايل صونية، نموذج الشراكة الإستراتيجية بين المؤسسات العمومية المسيرة لخدمات المياه والقطاع الخاص في الجزائر، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 23، 2018، ص ص: 39-66.
17. هشام مصطفى محمد الجمل، الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأداة لتحقيق التنمية المستدامة، جامعة الأزهر، 2017، ص ص: 1686-1749.
18. وافي ناجم، جلالية عبد الجليل، نموذج النمو الاقتصادي الجديد مسعى لتنويع مصادر النمو الاقتصادي في الجزائر، مجلة الحوار الفكري، المجلد 15 العدد 02، 2020، ص ص: 1-18.
19. وافية تيجاني، واقع وتحديات الاقتصاد الجزائري دراسة تحليلية، مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية للطاقات المتجددة، المجلد 08، العدد 02، 2021، ص ص: 85-108.

ثالثا: الرسائل الجامعية.

1. عبد الجليل هجيرة، العوامل المؤثرة في تنافسية الاقتصاد الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، مدرسة الدكتوراه مالية دولية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2016-2017.

2. عربي مختار، الاستثمارات العمومية، التنافسية والنمو الاقتصادي في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، دون نشر، شعبة العلوم الاقتصادية، جامعة معسكر، 2019-2020.
3. ياسين بوعبدلي، البدائل التنموية للاقتصاد الجزائري خارج قطاع المحروقات (الطاقات المتجددة بديلا)، رسالة دكتوراه، غير منشورة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة الجزائر 3، 2017-2018.

رابعا: الملتقيات والدراسات.

1. الأمم المتحدة، موجز التحول الهيكلي والعمالة والإنتاج والمجتمع في الجزائر، اللجنة الاقتصادية لإفريقيا، مارس 2020.
2. برناردين أكيثوبي، ريتشارد هينغ، وغيرد شوارتز، الاستثمار العام والشراكة بين القطاعين العام والخاص، سلسلة قضايا اقتصادية، صندوق النقد الدولي، 2008.
3. جوليا تيرابون-فاف وسيبيل راكيل إرسوي، التحول المستدام لأنظمة الطاقة في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، دراسة مقارنة، فريدريش إيبيرت، مارس 2022.
4. خورخي إيجاس فاسكوز، إدارة النفايات الصلبة في صميم التنمية المستدامة، مجموعة البك الدولي، النسخة العربية، 2016.
5. لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، دليل الأونسيترال (UNCITRAL) التشريعي بشأن الشراكات بين القطاعين العام والخاص، تموز/جويلية 2021، فيينا، النمسا.
6. مداخلة محافظ بنك الجزائر في مجلس الأمة حول، التطورات المالية والنقدية لسنة 2015 وتوجهات سنة 2016 في ظل استمرار الصدمة النفطية، أبريل 2017.

خامسا: التقارير الرسمية.

1. أحمد أبوبكر بدوي، طارق عبد القادر اسماعيل، أطر الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول العربية، صندوق النقد العربي، أبو ظبي، ديسمبر 2020.
2. بنك الجزائر، تقرير سنة 2018، التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر، صادر في ديسمبر 2019.
3. بنك الجزائر، النشرة الإحصائية الثلاثية، رقم 54، جوان 2021.
4. تقرير الاستثمار العالمي (2020)، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD).
5. التقرير التنفيذي للمخطط الخماسي الأول (1980-1984).
6. الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، الفصل الثاني، النسخة العربية، A/42/427.

7. مصالح الوزير الأول، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الانتقال الطاقوي في الجزائر تحديات وآفاق، مقال منشور بتاريخ 29 مارس 2022 على الموقع الرسمي لمصالح الوزير الأول على الصفحة، www.premier-ministre.gov.dz.
8. خطة عمل أديس أبابا صادرة عن المؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية (خطة عمل أديس أبابا)، قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 313/69 بتاريخ: 2015/07/27 (النسخة العربية على الرابط: file:///C:/Users/USER/Downloads/A_RES_69_313-AR.pdf)
9. دليل أحكام وإجراءات عقود الشراكة بين الجهات الاتحادية والقطاع الخاص، وزارة المالية، دولة الإمارات العربية المتحدة.
10. زينة عبلا، نظرة عامة على القطاع الخاص في الدول العربية، تقرير شبكة المنظمات العربية غير الحكومية للتنمية، جنيف 2021.
11. صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي، إدارة مسارات التعافي المتباعدة، أبريل 2021، الطبعة العربية، واشنطن.
12. صندوق النقد العربي، تقرير آفاق الاقتصاد العربي، الإصدار رقم 13، أبريل 2021.
13. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 25 سبتمبر 2015 المتضمن الإعلان عن خطة التنمية المستدامة لعام 2030.
14. كريم النشاشيبي، صندوق النقد الدولي وتحقيق الاستقرار والتحول إلى اقتصاد السوق بالجزائر، واشنطن، 1998.
15. كندة محمدي، التنمية، الدولة، ودور قطاع الأعمال، تقرير شبكة المنظمات العربية غير الحكومية للتنمية، جنيف، 2021.
16. اللجنة العالمية للتنمية والبيئة، "مستقبلنا المشترك"، الأمم المتحدة، ترجمة ل: محمد كامل عارف، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1989، العدد 142.
17. مجموعة البنك الدولي، تقرير آفاق الاقتصاد الإقليمي، أكتوبر 2018.
18. منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط أوابك، التقرير الإحصائي السنوي، الكويت، 2021.
19. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، تقرير الاستثمار العالمي، 2014.
20. وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية الجزائرية، تقرير تطور مؤشرات خدمات الاتصالات، 2022.
21. وزارة المالية الجزائرية، مذكرة عرض مشروع قانون المالية لسنة 2017 وتقديرات 2018-2019.
22. الوكالة الدولية للطاقة، الوكالة الدولية للطاقة المتجددة، شعبة إحصاءات بالأمم المتحدة، البنك الدولي، منظمة الصحة العالمية، تتبع الهدف السابع من أهداف التنمية المستدامة: تقرير عن التقدم نحو تحقيق الطاقة المستدامة، واشنطن، 2019.
23. الوكالة الوطنية للنفايات، تقرير حول حالة تسيير النفايات في الجزائر، 2020.

سادسا: النصوص القانونية.

1. دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المادة رقم 63، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 82، السنة 2020.
2. القانون 62-155 مؤرخ في 31 ديسمبر 1962 المتضمن قانون المالية لسنة 1963، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 11، السنة 1963.
3. القانون 63-277 المؤرخ في 27 جويلية 1963، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الصادرة في 02 أوت 1963.
4. الأمر 66-284 المؤرخ في 15 سبتمبر 1966 المتضمن قانون الاستثمار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 80، السنة 1966.
5. الأمر رقم 71-73 المؤرخ في 08 نوفمبر 1971 المتضمن قانون الثورة الزراعية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 79، السنة 1971.
6. القانون رقم 82-11 المؤرخ في 21 أوت 1982 المتعلق بالاستثمار الاقتصادي الخاص الوطني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 34، السنة 1982.
7. المرسوم التشريعي 93-12 الصادر في 05 أكتوبر 1993 الخاص بترقية الاستثمارات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 64، السنة 1993.
8. الأمر رقم 95-22 الصادر في 26 أوت 1995 المتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 48، السنة 1995.
9. الأمر رقم 01-04 الصادر في 20 أوت 2001 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية تسييرها وخصصتها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، السنة 2001.
10. القانون 15-247 المؤرخ في 16 سبتمبر 2015 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 50، السنة 2015.
11. القانون 22-18 المؤرخ في 24 جويلية 2022 يتعلق بالاستثمار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 50، السنة 2022.

قائمة المصادر باللغة الأجنبية.

أولاً: الكتب.

1. Abdelhalim Boussabaine, **Cost Planning of PFI and PPP Building Projects**, 1stEdition, Taylor & Francis, 2007.
2. Abdelhamid Temmar, **L'économie de l'Algérie 1970-2014 ; Les Politiques de Relance de la Croissance (La Trappe des Réformes)**, tome III, Office des publications universitaires, Alger, 2015.
3. Abdelhamid Temmar, **l'Économie de l'Algérie, La Gouvernance Publique Economique**, Tome IV, Office dse Publications Universitaires, Alger, 2015.
4. Akash Deep, Jungwook Kim, Minsoo Lee, **Realizing the Potential of Public-Private Partnerships to Advance Asia's Infrastructure Development**, ADB & KDI, January 2019.
5. Anais Fabre, Stéphane Straub, **The Impacte of Public-Private Partnership (PPP) in Infrastructure, Health and Education**, Toulouse School of Economics, Working Papers, September 2021
6. Barbara Weber, Mirjam Staub-Bisang, Hans Wilhelm Alfen, **Infrastructure as an Asset Class, Investment Strategy, Sustainability, Project Finance and PPP**, Second Edition, John Wiley & Sons Ltd, 2016.
7. Bostjan Ferkm and Petra Ferkm, **Top 10 Reasons Why (Not) and How (Not) to Implement PPPs in the Developing and Emerging Economies**, Chapter 1 from : **The Emerald Handbook of PublicPrivate Partnerships in Developing and Emerging Economies**, Edited by João Leitão, Elsa de Morais Sarmiento, João Aleluia, 1st Edition, Emerald Publishing Limited, 2018.
8. Carlos Oliveira Cruz, Rui Cunha Marques, **Infrastructure Public-Private Partnerships: Decision, Management and Development**, 1stEdition, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2013.
9. Darrin Grimsey, Mervyn K. Lewis, **Public Private Partnerships, the Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance**, 1st Edition, Edward Elgar Publishing Limited, 2004.
10. David Hall, **Why Public-Private Partnership Do not Work? The Many Advantages of the Public Alternative**, International Research Unit (PSIRU) University of Greenwich, UK. 2015.
11. Duncan Cartlidge, **Public Private Partnership in Construction**, 1st Edition, Taylor & Francis, London, 2006.
12. E. Wayne Nafziger, **Economic Development**, 4th edition, Cambridge University Pres., 2006.

13. E.R.Yescombe, **Public–Private Partnerships, Principles of Policy and Finance**, 1st edition, Yescombe Consulting Ltd. Published by Elsevier Ltd , Burlington , USA, 2007 .
14. E.R.Yescombe, **Public–Private Partnerships, Principles of Policy and Finance**, 2nd edition, Butterworth-Heinemann, Elsevier, Oxford UK, 2018.
15. Gerd Schwartz, Manal Fouad, Torben Hansen, Geneviève Verdier, **Well Spent: How Strong Infrastructure Governance Can End Waste in Public Investment**, DC: International MonetaryFund, Washington, 2020.
16. Hakan Yurdakul, Rifat Kamasak, **Public Private Partnership (PPP) as a Mechanism to Improve the Infrastructure Needs of Countries**, IGI publishing, 2021.
17. HK Yong, **Public–Private Partnerships Policy and Practice, A Reference Guide**, Commonwealth Secretariat, London, 2010.
18. Hocine Benissad, **Algérie ; Restructurations et Réformes Economiques (1979-1993)**, 1^{ère} édition, Office des Publication Universitaires, Alger, 1994.
19. Jeffrey Delmon, **Public Private Partnership Projects in Infrastructure; an Essential Guide fo Policy Makers**, 1stEddition, Cambridge University Press, New York, 2011.
20. Joan Part, **The Governance of Public Private Partnership, A Comparative Analysis**, Inter-American Development Bank (IDB), 2019.
21. Jonathan Klaaren, Simon Roberts, Imraan Valodia, **Competition Law and Economic Regulation: Addressing Market Power in Southern Africa**, Wits University Press, 2017.
22. Leal Filho et al. (eds.), **Industry, Innovation and Infrastructure, Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals**, Springer Nature Switzerland AG, 2021.
23. Natasha Karla, **Community Participation and Waste Management**, Sustainable Waste Management, Policies and Case Studies, Volume 1, Springer, 7th Icon SWM—ISWMAW, Volume 1, 2017.
24. Peter P. Rogers, Kazi F. Jalal, John A. Boyd, **An Introduction to Sustainable Development**, 1st edition, Earthscan, London, 2008.
25. Reynaud, A., Public–Private Partnerships and Their Ownership in the Urban Water Sector. In: Grafton,Q., Daniell, K., Nauges, C., Rinaudo, JD., Chan, N. (eds) **Understanding and Managing Urban Water inTransition. Global Issues in Water Policy**, vol 15. Springer, Dordrecht, 2015.
26. Robert Osei-Kyei, Albert P. C. Chan, **International Best Practices of Public-Private Partnership, Insights from Developed and Developing Economies**, Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2021.
27. Sara Valaguzza, Eduardo Parisi , **Public Private Partnerships ; Governing Common Interests**, Edward Elgar Publishing, 2020.
28. Stefan Renckens , **Private Governance and Public Authority, Regulating Sustainability in a Global Economy**, Cambridge University Press, 2020.

29. Stefano Caselli, Guido Corbetta, Veronica Vecchi, **Public Private Partnerships for Infrastructure and Business Development, Principles, Practices, and Perspectives**, 1st edition, PALGRAVE MACMILLAN, New York ,USA, 2015.
30. Stéphane Saussier, Julie de Brux, **The Economics of Public-Private Partnerships, Theoretical and Empirical Developments**, Springer International Publishing AG, 2018.
31. Simon Hakim, Robert M. Clark, Erwin A. Blackstone, **Handbook on Public Private Partnerships in Transportation**, Volume II, Springer Nature Switzerland AG, Switzerland, 2022.
32. Susan L. Robertson, Karen Mundy, Antoni Verger, Francine Menashy ,**Public Private Partnerships in Education, New Actors and Modes of Governance in a Globalizing World**, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham UK, 2012.
33. Takao Higuchi, **Natural Resources and PPP Infrastructure Projects and Project Finance, Business Theories and Taxonomies**, Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2019.
34. Veronica Vecchi, Francesca Casalini, Niccolò Cusumano, Velia M. Leone, **Public Private Partnerships; Principles for Sustainable Contracts**, Palgrave Macmillan, Cham, Switzerland, 2021.
35. Vito Tanzi, **Advanced Introduction to Public Finance**, Edward Elgar Publishing Limited, 2020.
36. William Ascher, Cornne Krupp, **Physical Infrastructure Development; Balancing the Growth, Equity and Environmental Imperatives**, 1st Edition, PALGRAVE MACMILLAN, New York, USA, 2010.
37. Yutaka Kurihara, Sadayoshi Takaya, Hisashi Harui, Hiroshi Kamae, **Information Technology and Economic Development**, 1st Edition, Information Science Reference, IGI Global, Hershey, New York, USA, 2008.

ثانيا: المجلات والدوريات العلمية.

1. Abdallah Abusam, Adel Al-Haddad, **Long-term assessment of the product water of sulaibiya wastewater treatment and reclamation plant**, Kuwait, Desalination and Water Treatment, Vol. 57, N° 52, PP: 24742-24749, 2016.
2. Abdulkarim Hasan Rashed, Afzal Shah, **The role of private sector in the implementation of sustainable development goals**, Environment, Development and Sustainability journal, Springer, Vol. 23, N° 3, 2020, PP : 2931-2948.
3. Ahmed Idda, Said Bentouba, Mohamed Hassen Sellami, **Energy Transition in Algeria's Desert; Current State and Future Perspectives**, Renewable & Sustainable Energy International Journal (RSEJ), Vol. 1, No 1, 2018, PP: 19-31.
4. Augustine Edobor Arimoro, **The Regulation Of Public-Private Partnerships, A Comparative Study Of Nigeria And South Africa**, St Mary's University Twickenham London, 2020, PP: 1-25.

5. Avri Eitan, Lior Herman, Itay Fischhendler, Gillad Rosen, **Community-private sector partnerships in renewable energy**, Renewable and Sustainable Energy Reviews 105, 2019, PP 95-104.
6. Axel Marx, Public-Private Partnerships for Sustainable Development: Exploring Their Design and Its Impact on Effectiveness, Sustainability, Vol 11, N° 4, 2019, PP:1-9.
7. Bassam Fettouh, Rahmatallah Poudineh, Rob West, **The rise of Renewables and Energy Transition: What Adaptation Strategy Exists for Oil Companies and Oil-exporting Countries?** Energy Transition, Springer, 2019, PP 45-58.
8. Bel, G., & Warner, M., **Partial privatisation in local services delivery: An empirical analysis on the choice of mixed firms**. Local Government Studies, Vol. 36, N° 1, 2010, PP: 129-149.
9. Biygautane Mhamed, **Infrastructure public-private partnerships in Kuwait, Saudi Arabia, and Qatar: meanings, rationales, projects, and the path forward**. Public Works Management and Policy, vol. 22, No. 2, 2017, PP: 85-118.
10. Calugareanu Irina; Bulat Veronica, **World Practice in the Evolution of Public-Private Partnership of Infrastructure Projects**. International Journal of Economics, Business and Management Studies, Vol. 9, N° 1, 2022, PP: 1-12
11. Carter B. Casady, Kent Eriksson, Raymond E. Levitt, W. Richard Scott, **Examining the State of Public-Private Partnership (PPP)**, Institutionalization in the United States, The Engineering Project Organization Journal, Vol. 8, 2018, PP: 177-198.
12. Cláudio José Oliveira dos Reis, Sandro Cabral , **Public-Private Partnerships (PPP) In Mega-Sport Events: A Comparative Study Of The Provision Of Sports Arenas For The 2014 Fifa World Cup in Brazil**, Brazilian Journal Of Public Administration, 2017, Rio de Janeiro, Vol. 51,N°4,2017, PP 551-579.
13. Danielle Nel, **An Assessment Of Emerging Hybrid Public-Private Partnerships In The Energy Sector In South Africa**, International Journal of Economics and Finance Studies, Vol. 10, No 1, 2018, PP 33-49.
14. Deng yue, **PPP As A Tool To Improve Environmental Protection At The Local Management Level Of China**, Bulletin Of Higher Educational Institution, North Cucasus Region, Social Science, vol. 2, 2022, PP : 102-111.
15. Domingo Zarzo, Daniel Prats Rico, **Desalination and energy consumption. What can we expect in the near future?** Desalination, N° 427, 2018, PP: 1-9.
16. Dong Huang et al, **Current state and future perspectives of sewer networks in urban China**, Front. Environ. Sci. Eng., Vol. 12, N°3, 2018, PP: 157-169.
17. E.L. Sidorenko, Z.I. Khisamova, **Private Partnership as a Global Trend of Digital Government**, SHS Web of Conferences, Eurasia: Sustainable Development, Security, and Cooperation. Vol. 71, 01004, 2019, PP: 1-7.
18. Ernesto Somma, Alessandro Rubino , **Public Private Participation in energy infrastructure in middle east & North African countries ; The role of institutions for renewable energy sources difusions**, International Journal of Energy Economics & Policy, Vol. 3, 2016, PP:621-629.

19. Erwin Sondang Siagian et al, **Public-Private Partnerships in Solid Waste Management ; Arrangements in Indonesia**, Asia Pacific Journal of Public Administration, Vol. 41, N°1, 2019, PP : 56-62.
20. Frédéric Bougrain, **Energy performance and public private partnership**, Built Environment Project and Asset Management, Vol. 2, N° 1, 2012, PP: 41 – 55.
21. Fuquan Zhao, Fanlong Bai ,Xinglong Liu ,Zongwei Liu, **A Review on Renewable Energy Transition under China’s Carbon Neutrality Target**, Sustainability, Vol. 14, 15006, 2022, PP: 1-28.
22. Fuquan Zhao et al, **A Review on Renewable Energy Transition under China’s Carbon Neutrality Target**, Sustainability, Vol. 14, 15006, 2022, PP: 1-28.
23. Gholamreza Heravi, Zeinab Hajhosseini, **Risk Allocation in Public–Private Partnership Infrastructure Projects in Developing Countries; Case Study of the Tehran–Chalus Toll Road**, Journal of Infrastructure Systems, Vol. 18, No. 3, 2012, PP: 210-217.
24. Giovanna Andrea Pinilla-De La Cruz, Rodrigo Rabetino, Jussi Kantola, **Unveiling, the shades of partnerships for the energy transition and sustainable development: Connecting public–private partnerships and emerging hybrid schemes**, Sustainable Development, John Wiley & Sons, Ltd., vol. 30, N°5, 2021, PP: 1370-1386.
25. Goran Amovic, Rado Maksimovic, Sonja Buncic , **Critical Success Factors for Sustainable Public-Private Partnership (PPP) in Transition Conditions: An Empirical Study in Bosnia and Herzegovina**, Sustainability, Vol. 12, N°17, 2020, PP: 1-29.
26. Guesmi, Ammar , **Réflexions sur le nouveau droit des investissements en Algérie**, Une Certaine Idée Du Droit Mélanges Offerts À André Decocq, 2004.
27. Hakan Yurdakul, Rifat Kamaşak, Tülay Yazar Öztürk, **Macroeconomic drivers of Public Private Partnership (PPP) projects in low income and developing countries: A panel data analysis**, Borsa Istanbul Review, Vol. 22, Issue 1,2022, PP: 37-46.
28. Hazem Beblawi, **The Rentier State in the Arab World**, Arab Studies Quarterly, Vol. 9, No. 4, 1987, PP: 383-398.
29. Henry C Foley et al, **The greater Philadelphia innovation cluster for energy-efficient buildings ; A new model for public-private partnerships**, Research-Technology Management, Vol. 54N°6, 2011, PP: 42–48.
30. Hiraku Yamamoto, **Multi-level Governance and Public Private Partnership: Theoretical Basis of Public Management**, 2007, Interdisciplinary Information Sciences, Vol. 13, No. 1, PP: 65–88
31. Hirich Abdelaziz et al, **Contribution of seawater desalination to cope with water scarcity in Souss Massa Region in Southern Morocco, In The Souss-Massa River Basin, Morocco**, Springer International Publishing, vol. 53, 2016, PP: 78-92.
32. Ho-Chul, Park, **A study on the Enhancement of Transshipment Competitiveness of Busan Port by Analyzing Factors Affecting Transshipment Competitiveness**, J. Navig. Port Res. Vol. 45, N° 5, 2022, PP: 238-251.

33. Honoré Tekam Oumbé, Ronald Djeunankan, Alain Mekia Ndzana, **Does Information And Communication Technologies Affect Economic Complexity?** SN Business & Economics, Vol. 3, N° 4, 2023, PP: 1-25.
34. Hou, X., **Can Public–Private Partnership Wastewater Treatment Projects Help Reduce Urban Sewage Disposal? Empirical Evidence from 267 Cities in China.** Int. J. Environ. Res. Public Health, Vol. 19, 2022, PP: 1-24.
35. Huimin Li et al, **Identifying Factors Affecting the Sustainability of Water Environment Treatment Public-Private Partnership Projects,** Hindawi Advances in Civil Engineering, 2019, PP: 1-16
36. İsmail Çağrı Özcan, **The privatization of roads; An overview of the Turkish case,** The Regional Economics Applications Laboratory (REAL), Case Studies on Transport Policy, Vol. 6, N°4, 2018, PP : 529-536.
37. Jackson, Emerson Abraham, **Importance of the Public Service in Achieving the UN SDGs,** University of Birmingham, MPRA, Springer Nature Publisher, 2020, PP: 1-16.
38. Jaseem M. Alhumoud, David Madzikanda, **Public Perceptions On Water Reuse Options; The Case Of Sulaibiya Wastewater Treatment Plant In Kuwait,** International Business & Economics Research Journal, 2010, V 9, N°1, PP: 141-158.
39. John Quiggin, **The diffusion of public private partnerships, a world systems analysis,** Globalizations Journal, Vol. 16, N° 6, 2019, PP: 838-856.
40. Jordi Rosell, Angel Saz-Carranza, **Determinants of public–private partnership policies,** Public Management Review, Taylor & Francis Journals, vol. 22, N° 8, 2020, PP: 1171-1190.
41. Justice Mensah, **Sustainable development: Meaning, history, principles, pillars, and implications for human action: Literature review,** 2019, Cogent Social Sciences, Vol. 5, N° 1, 2019, PP: 1-31.
42. Kolzow, David, **Public Private Partnerships, the economic development review,** Vol. 12, N°1, 1994, PP:43-51
43. Kwame Asamoah et al, **Sounds good on paper but problematic in practice: PPP in Ghana’s transport sector,** Research in Transportation Business & Management, Vol. 43, 2022, PP: 117-134.
44. L. Arturo Bernal Ponce, Ricardo Pérez Navarro, **Effect of public and private infrastructure investment on economic growth from 2006 to 2016,** Network Industries Quarterly, vol. 18 , N° 2, 2016, PP: 6-12.
45. Łakomy-Zinowik M., Horváthová Z. , **Public-Private Partnerships as a way of financing in the healthcare system (based on the examples of Poland and the United Kingdom),** Journal of International Studies, Vol. 9, No 3, 2016, PP: 150-158.
46. Łakomy-Zinowik, M., **Public-private partnership in the context of sustainable development on the example of the water and wastewater,** 2022. Journal of Security and Sustainability, Vol. 12, PP: 109-119.

47. Laridji M.Amine, Maliki Bahaeddine, **Transport infrastructure spending in Algeria; State of the art**, MECAS review, V° 17, N°1, 2021, PP: 125-137.
48. Liang MA et al, **Are public-private partnerships still an answer for social infrastructure? A systematic literature review**, Front. Eng., Vol. 10, N° 3, 2023, PP: 467-482.
49. Ling Wang et al, **A review of the challenges and application of public-private partnership model in Chinese garbage disposal industry**, Journal of Cleaner Production Vol. 230, 2019, PP: 219-229.
50. Lyudmila Tolstolesova, Igor Glukhikh, Natalya Yumanova, OtabekArzikulov, **Digital Transformation of Public-Private Partnership Tools**. Journal of Risk and Financial Management, MDPI, vol. 14, N° 3, 2021, PP: 1-17.
51. M.A. Mandil, A.A. Bushnak, **Future needs for desalination in South Mediterranean countries**, Desalination, Vol. 152, 2003, PP:15-18.
52. María José Gómez-Poyato et al, **Digital Skills, ICTs and Students' Needs: A Case Study in Social Work Degree, University of Zaragoza (Aragón-Spain)**, education science journal, Vol. 21, N° 3, 2023, PP: 189-200.
53. Maria Jubiz-Diaz et al, **Effect of Infrastructure Investment and Freight Accessibility on Gross Domestic Product: A Data-Driven Geographical Approach**, Journal of Advanced Transportation, John Wiley & Sons, Incorporated, 2021, PP: 1-22.
54. Martin, L.L., **Public-private partnerships (P3s) for social infrastructure**, In **Public-Private Partnerships: Construction, Protection and Rehabilitation of Critical Infrastructure**; Clark, R., Hakim, S., Eds.; Springer: Berlin/Heidelberg, Germany, 2019, PP. 113-124.
55. Maryam Farhadi et al, **The Role of Information and Communication Technology (ICT) Development in economic Growth: A Dynamic Panel Data Approach**, Advances in information Sciences and Service Sciences (AISS), Vol. 5, N° 12, 2013, PP: 138-146.
56. Masyitoh Basabih, Eko Prasajo, Amy Yayuk Sri Rahayu, **Hospital Services Under Public-Private Partnerships, Outcomes And, Challenges: A Literature Review**, Journal of Public Health Research, Vol. 11, N° 3, 2022, PP: 1-11.
57. Mazlan Hassan, Abdul Razak Ibrahim, **Investing in Toll Highway: Private or Public Financing with Scenario-Based Solution**, Pertanika J. SocSci & Hum., Vol. 21, 2013, 2013, PP: 133-148.
58. Mebarek Guergueb, Abderrazak Ferha, **La gestion des eaux en Algérie ; Vers un nouveau paradigme**, Journal of Advanced Economic Research, Vol. 06, N° 01, 2021, PP : 303-315.
59. Meriem Mecheri, Djebar Bouketir , **Public Expenditure and Economic Growth in Algeria: An Analytical Study according to Wanger's Law of Increasing Public Expenditure**, Journal of Financial, Accounting and Managerial Studies, Vol. 6, N° 2, 2019, PP: 225-241.
60. Milana Otrusinova, Eliska Pastuszkova, **Concept of 3 E's and Public Administration Performance**, International Journal Of Systems Applications, Engineering & Development, Iss. 2, Vol. 6, 2012, PP: 171-178.

61. Mohamed Sadoudi, **Réforme et Développement en Algérie**, revue de l'économie et de statistique appliquée (...).
62. Mohammad Ghasemi et al, **Role of Public-Private Partnerships in Primary Healthcare Services Worldwide: A Scoping Review**, Health Scope, Vol. 11, N° 3, 2022, PP: 1-11.
63. Mohammed Alazaiza, **Inward Foreign Direct Investment in Algeria: Determinants, Performance, Challenges in the Last Twenty Years**, International Journal of Innovation and Research in Educational Sciences, Vol. 7, Iss. 3, 2020, PP: 227-241.
64. Mohammed Bouznit, **Energy transition, Economic growth & Environmental sustainability in Algeria**, Les cahiers des Cread, Vol.38, N° 3, 2022, PP: 261-282.
65. Mohammed Chaouk, Romano Pagliari, Chikage Miyoshi, **A Critical Review of Airport Privatisation in the Kingdom of Saudi Arabia: Case study of Medina Airport**, Cases studies on transport policy, Vol. 7, Iss. 2, 2019, PP: 433-442.
66. Mohammed Shakil Malek, Pradip Gundaliya, **Value for money factors in Indian public-private partnership road projects: An exploratory approach**, Journal of Project Management, N° 6, 2021, PP: 23-32.
67. Mostepha Naghel, Abdellah Ferhi, **Household Waste Management Challenges, the Case of M'sila, Algeri**, Engineering Tecnology & Applied Sciences Research, Vol. 12, N° 3, 2022, PP: 8675–8682.
68. Muhammad Javid, **Public and Private Infrastructure Investment and Economic Growth in Pakistan: An Aggregate and Disaggregate Analysis**, journal of Sustainability, Vol. 11, 3359, 2019, PP: 1-22.
69. Nabil Kherbache, **Water policy in Algeria; limits of supply model and perspectives of water demand management (WDM)**, Desalination and Water Treatment, N° 180, 2020, PP: 141-155.
70. Nannan Wang, Minxun Ma, **Public-private partnership as a tool for sustainable development – What literatures say?** Sustainable Development, John Wiley & Sons, Ltd., vol. 29, N° 1, 2020, PP: 243-258.
71. Nazmul Haque et al, **Public-Private Partnership for achieving sustainable development goals: a case study of Khulna, Bangladesh**, 2020, Public Administration & Policy Vol. 23 No. 3, 2020, PP: 283-298.
72. Oladipo Olalekan David, **Nexus between telecommunication infrastructures, economic growth and development in Africa; Panel vector auto-regression (PVAR) analysis**, Telecommunications Policy Elsevier, vol. 43, N° 8, 2019, PP: 79-93.
73. Omar Derras, **Place du secteur privé industriel national dans l'économie Algérienne**, Insaniyat / مجلة انسانيات N°1, 1997.
74. Paolo Esposito, Spiridione Lucio Dicorato, **Sustainable Development, Governance and Performance Measurement in Public Private Partnerships (PPPs): A Methodological Proposal**, Sustainability, Vol. 12, N° 14, 2020, PP: 1-25.

75. Rana Khallaf ,Kyubyung Kang , Makarand Hastak , Kareem Othman , **Public–Private Partnerships for Higher Education Institutions in the United States**, Buildings, 2022, Vol. 12, 1888, PP: 1-26.
76. Robert Osei – Kyei, Albert P.C. Chan, **Developing Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa through Public–Private Partnerships: Policy Practice and Implications**, Transport Reviews, Vol. 36, N° 2, 2016, PP: 170-186.
77. Robert Osei-kyei et al, **Public-Private Partnership for Affordable Housing Delivery in Ghana: Experience of The Ghana National Housing Project and Policy Implications**, Noosa QLD Conference Paper, CQ University Australia, 2019, PP: 26-39.
78. Roberto Moro Visconti, Anna Doś, Asli Pelin Gurgun, **Public–Private Partnerships for Sustainable Healthcare in Emerging Economies**, Sustainability, Vol.11, 2019, PP: 1-19.
79. Roshanthi Lucas Gunaratne et al, **National Broadband Networks of Malaysia, India, Indonesia and Australia, A Comparative Study**, Competition & Regulation in Network Industries, Vol. 16, No. 1, 2015, PP: 23-46.
80. Samir Bouhedja, Boualem El Kechebour, **Case study of the Algerian Highway section called “East-West Autoroute”**, International Journal of Applied Engineering Research, Vol. 12, N° 15, 2017, PP: 4830-4835.
81. Samuel Amo Awuku et al, **Promoting the Solar Industry in Ghana through Effective Public-Private Partnership (PPP); Some Lessons from South Africa and Morocco**, Energies, Vol. 15, N° 17, 2022, PP: 1-16.
82. Sapri M. et al, **Public Private Partnership Benefits in Delivering Public Facilities in Malaysia**, MATEC Web of Conferences 66, 00014, 2016, PP: 1-7.
83. Sessa Sai Ratnamala Bommareddy, SS. Asadi, **Solid Waste Management through Public Private Partnership Model**, International Journal of Civil Engineering and Technology, Vol. 8, N° 1, 2017, PP: 263-272.
84. Sidi Mohammed Chekouri, AbderrahimChibi, Mohamed Benbouziane, **The impact of government size on economic growth in Algeria, a threshold analysis**, Les Cahiers du Cread, Vol. 38, N° 03, 2022, PP: 357-378.
85. Soufian El-Ghizel et al, **Desalination in Morocco: status and prospects**, Desalination and Water Treatment, Vol. 231, 2021, PP: 1-15.
86. Tahar Hamamda, **Crise et transition à l'économie de marché en Algérie**, revue de sciences humaines, N° 21, 2004, PP : 69-83.
87. Tat'jana v. Varkulevich, Natal'ja r. Pashuk, **Public-Private Partnership in Education: Features And Prospects**, Revista San Gregorio, n° 32, Special Issue, 2019, PP: 157-165.
88. Temulin Batjargal, Mengzhong Zhang, **Review of key challenges in public-private partnership implementation**, Journal of Infrastructure, Policy and Development, Vol. 5 Iss. 2, 2021, PP: 729–747.
89. Tharun Dolla, Boeing Laishram, **Enhancing Sustainability in Public-Private Partnership Projects through Bid Selection Model**, Science Direct, Transportation Research Procedia N° 48, 2020, PP: 3896–3907.

90. Tim Zajontz, **The Chinese infrastructural fix in Africa: lessons from the sinozambian 'road bonanza'**, Oxford Development Studies, Vol. 50, N° 1, 2020, PP: 14-29.
91. Valentyna Makohon, Yurii Radionov, Iryna Adamenko, **Investment policy of the state as a tool for economic growth of the country**, Problems and Perspectives in Management, Vol. 18, Iss. 3, 2020, PP: 245-254.
92. Visansack Khamphengvong et al, **Examine the Economic and Social Effects on Lao People's Perceived Benefit Attitudes towards BRI**, Sustainability, Vol. 14, 5088, 2022, PP: 1-19.
93. Xinshou Hou, **Can Public-Private Partnership Wastewater Treatment Projects Help Reduce Urban Sewage Disposal? Empirical Evidence from 267 Cities in China**. Int. J. Environ. Res. Public Health, Vol. 19, 7298, 2022, PP: 1-24.
94. Yurdakul, H., Kamasak, R., **Investment through Public Private Partnership (PPP), The impact of PPP activities on the growth of GDP**, Press Academia Procedia, Vol. 11, 2020, PP: 150-152.
95. Zergoune Mohamed, Okba Abdellaoui, Nawal Ben Amara, **Determinants of the Algerian Economy: Autoregressive Distributed Lag Approach**, International Journal of Economics and Financial Issues, Vol. 8, N° 5, 2018, PP: 7-10.
96. Zhe Cheng et al, **Diversification or convergence An international comparison of PPP policy and management between the UK, India, and China**, Engineering, Construction and Architectural Management, Vol. 27, N° 6, 2020, PP: 1315-1335.

ثالثا: الرسائل الجامعية.

1. Fatiha Talahite, **Réformes et transformations économiques en Algérie**, Rapport en vue l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches en Economies et finances. Université Paris-Nord - Paris XIII, 2010.

رابعا: الملتقيات والدراسات.

1. Adam, J, **Morocco Is Building a Giant Thermosolar Farm in the Sahara Desert**, World Economic Forum. 2018.
2. Adeel Malik & al, **Economic diversification in the MENA**, The Oxford institute for energy studies, June 2019.
3. Aleksander Purba, John Tampil Purba, **Jakarta-Bandung High-Speed rail transportation project: facts and challenges**, VIII International Scientific Conference Transport of Siberia, 2020.
4. Aniss Mezoued, **Le Métro d'Alger Et L'articulation Mobilité, Transport Et Urbanisme**, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse, 2016.

5. César Alejandro, Hernandez Alva & Xiang Li, **Power sector reform in China; An international perspective**, OECD/IEA, 2018.
6. Congressional Budget Office (CBO), **Public-Private Partnerships for Transportation and Water Infrastructure**, January 2020.
7. Gonzalo Escribano, **The impact of low oil prices on Algeria**, Center on Global Energy Policy, Colombia University, New York U.S.A, October 2016.
8. Imane Boukhatem, **The challenges of the energy transition in fossil-fuel exporting countries**, Friedrich-Ebert-Stiftung (FES), June 2022.
9. J.P.Morgan, **Eye on the market**; 2022 annual energy paper.
10. Jekaterina Grigorjeva, **Starting A New Chapter In Eu-Algeria Energy Relations, A Proposal For A Targeted Cooperation**, Jaque Delors Institut, Berlin, 2016.
11. Jonathan Klaaren, Simon Roberts, Imraan Valodia, **Competition Law and Economic Regulation; Addressing Market Power in Southern Africa**, Wits University Press, 2017.
12. Kamel Abdeladim, Salim Bouchakour, Amar Hadj Arab, Saïd Ould Amrouche, Farida Cherfa, Bilel Taghezouit, Karim Kerkouche, **Renewable Energies In Algeria: Current Situation And Perspectives**, Centre de Développement des Energies Renouvelables, CDER, 29th European Photovoltaic Solar Energy Conference and Exhibition, 2018.
13. Koala Kouliga, **Governance Impact on Public-Private Partnerships for Member Countries of the World Bank Group**, 2020. Doctor of Philosophy (PhD), Dissertation, School of Public Service, Old Dominion University, Minnesota USA.P 3.
14. Mandisa Mkhize, Jack Radmore, **Green Cape, Large-Scale Renewable Energy (MIR), 2022**.
15. Mariana Mirabile, Virginie Marchal, Richard Baron, **Technical note on estimates of infrastructure investment needs (OECD), Background document to the report Investing in Climate, Investing in Growth**, July 2017,
16. Masdar, **Renewable Energy Water Desalination Programme: The New Frontier of Sustainable Water Desalination**. United Arab Emirates, 2018.
17. Melbourne Metro Rail, **Melbourne Metro Business Case**, February 2016.
18. Nation Unis, **Algérie, Transformation structurelle, emploi, production et société, STEP**, Commission économique pour l'Afrique, 2020.
19. Ninad Rajpurkar, **Identifying Best Practices in Public-Private Partnerships in Renewable Energy**, Massachusetts Institute of Technology, 2015.
20. OECD, **International Transport Forum, Statistics Brief**, June 2022.
21. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), **Pension Funds Investment in Infrastructure; A Survey**, 2011.

22. Ram Singh, **Public Private Partnerships Vs. Traditional Roads Project Delivery Time, Costs and Quality**, Centre For Development Economics, Delhi School Of Economics, Sept 2018.
23. Sibel Raquel Ersoy, Julia Terrapon-Pfaff, **Sustainable Transformation of Algeria Energy System**, Friedrich Ebert Stiftung, May 2021.
24. Tetra Tech, USAID, **Clean Cities, Blue Ocean, Initial Solid Waste Management Assessment**, Indonesia, May 2021.
25. The Oxford Institute for Energy Studies, **The Energy Transition: Key Challenges for Incumbent New Players in the Global Energy System**, September 2021.
26. The World Bank Group, **From Landlocked to Land-Linked, Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity**, 2020.
27. United Nations (ECE), **Technical Document accompanying the ECE Standard on Public-Private Partnerships in Roads**, Committee on Innovation, Competitiveness and Public-Private Partnerships, Working Party on Public-Private Partnerships, **Second session**, 20-21 November 2018, Geneva, 2018.
28. Victorian Auditor-General's Office, **Melbourne Metro Tunnel Phase 2 Main work**, June 2022.
29. Wladimir Andreff, **Réformes, libéralisation, privatisation en Algérie. Point de vue d'un outsider en 1988-1994**, Confluences Méditerranée 2009/4, N°71.

خامسا: التقارير الرسمية.

1. Akash Deep, Jungwook Kim, MinsooLee, **Realizing the potential of public-private partnerships to advance Asia's infrastructure development**, Asian Development Bank, January 2019.
2. Algérie Presse Service APS, **Port Centre de Cherchell ; prévision de création de 10.000 emplois au lancement du projet**, Publié le 13/12/2021 (date de consultation : 10/10/2022 sur la page : <https://www.aps.dz/regions/132610-port-centre-de-cherchell-prevision-de-creation-de-10-000-emplois-au-lancement-du-projet>
3. APEC, **Infrastructure Public-Private Partnership Case Studies of APEC Member Economies, 2014/FMM/019**, 21st Finance Ministers' Meeting, 21-22 October 2014, Beijing, China.
4. Asian Development Bank (ADB), **Public-Private Partnership Handbook, 2017**.
5. Asian Development Bank (ADB), **Public-Private Partnership Monitor**, second edition, May 2019.
6. Asian Development Bank (ADB), **Public-Private Partnership Handbook, 2007**

7. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), **Project Document of the Asian Infrastructure Investment Bank Sovereign-backed Financing Republic of Turkey Ispartakule-Cerkezkoy Railway Project**, November 25, 2021,
8. Australian government (Department Of Foreign affairs & Trade), **The role of the private sector in promoting economic growth and reducing poverty in the Indo-Pacific region**, May 2014.
9. Bank for reconstruction and development (*EBRD*), **turkey ispartakule – cerkezkoy railway line**, 2021.
10. Banque mondiale, **Guide decertification de l'APMG sur les partenariats public-privé (PPP)**, Washington DC : Banque mondiale, 2016.
11. BRICS, **Technical Report on Public-Private Partnerships for Sustainable Development**, Task Force on PPP and Infrastructure, 2022.
12. Busan Port Authority (BPA), **Container Statistics of Busan Port, 2020**.
13. Ch. de Gouvello (co-ord.), N. Berrah (main auth.), Y. Song, et al., **Renewable Energy Development in China; A 40-Year China-World Bank Partnership**. The World Bank, 2021, Washington, DC.
14. Christoph Nedopil Wang, **China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021**, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai, January 2022.
15. CPCB, **Annual Report on Solid Waste Management, 2020-21**, Delhi, India.
16. **CRESP**, The China Renewable Energy Scale-up Program.
17. Direction Générale du Trésor, **Lettre économique de l'Algérie, N° 105**, Décembre 2021, Ministère de l'économie, des finances et de la relance Française.
18. DPWI, **Integrated Renewable Energy and Rsource Efficiency Programme**, March 2022.
19. Edward Farquharson, Clemencia Torres de Mästle, E.R. Yescombe, Javier Encinas, **How to Engage with the Private Sector in Public-Private Partnerships in Emerging Markets**, PPIAF, The World Bank, 2011.
20. Elizabeth C. Mc-Nicho, **It's Time for State to Invest in Infrastructure, Centre of Budget and Policy Priorities**, Policy Futures, Washington, USA, March 2019.
21. ESCAP, **Sustainable port development and improving port productivity in ESCAP member countries**, February 2020.
22. EU, **Handbook on Public Private Partnership (PPP) in Built Heritage Revitalisation Projects**, Interreg Central Eorope Restaura, European Union, Version 1, 2017.
23. Gatway a Port Klang Authority, Issue 01, 2022.
24. Gerd Schwartz, Ana Corbacho, and KatjaFunke, **Public Investment and Public-Private Partnerships**, Palgrave Macmillan, 2008.
25. Global Infrastructure Hub (GI Hub), **Infrastructure Monitor**, 2021.

26. Government of India, Ministry of Urban Development, **Municipal Solid Waste Management Manuel**, 2016.
27. Groupe De La Banque Mondiale, **Algérie ; Bulletin De Conjoncture**, 2021.
28. HK Yong, **Public–Private Partnerships Policy and Practice, A Reference Guide**, 2010, Cambridge Economic Policy Associates Ltd (CEPA), Commonwealth Secretariat, London.
29. IEA, **World Energy Investment 2022 report**, 2022.
30. International Telecommunication Union (ITU) ,**Measuring the Information Society Report 2017**, Volume 1, 2017.
31. ISWA – The International Solid Waste Association, **The Future Of Waste Management: Trends, Opportunities And Challenges For The Decade (2021-2030)**, October 2021.
32. Japan International Cooperation Agency, **Public Investment Management Handbook for Capacity Development**, September 2018.
33. Jean-Marc Fournier, **The Positive Effect of Public Investment On Potential Growth**, OECD Economics Department Working Papers No1347, 2016.
34. Jeffrey M. Stupak, **Economic Impact of Infrastructure Investment**, Congressional Research Service, CRS Report prepared for members and committees of congress, January 24, 2018.
35. Jomo KS, Anis Chowdhury, Krishnan Sharma, Daniel Platz , **Public-Private Partnerships and the 2030 Agenda for Sustainable Development, Fit for purpose?** Department of Economic & Social Affairs (DESA Working Paper No. 148, United Nations, 2016.
36. Kojima, M. et al , **Regional Waste Management – Inter-municipal Cooperation and Public-Private Partnership**, ERIA Research Project Report FY, 2020 N° 12, Jakarta: ERIA.
37. Komal Hassamal, Mohamed Alaoui (AFDB), **NDC implementation in Morocco through green investments by private sector, 2021**.
38. Mark Zandi, Bernard Yaros, **Macroeconomic consequences of the infrastructure investment and Jobs act & build back better framework**, 04 November, 2021, Moody's Analytics.
39. McKinsey & Company, **Global Energy Perspective 2022**, Executive summary, April 2022.
40. McKinsey report, Bridging **Global Infrastructure Gaps**, 2016.
41. Ministère de l'Énergie, **Bilan énergétique national**, année2019, édition 2020.
42. Ministère des Transport Algérienne, **Plan d'actions des transports 2020-2024**, Juillet 2020.
43. Ministère des Transport Algérienne, **Plan d'actions des transports 2020-2024**, Juillet 2020.
44. Ministère des transports Algérien, **Plan d'actions des transports 2020-2024**, Juillet 2020, Disponible sur le lien :<https://portail.mtpt.gov.dz/mdt>

45. Ministry of Public Works and Transport (MTPT), **The Impact of Rail Transport on Sustainable Development, 2017**, Document issued by the directorate of railway operations, Algeria.
46. National Energy Administration , National Power Industry Statistics of China in 2021, Available online: http://www.nea.gov.cn/2022-01/26/c_1310441589.htm (accessed on 17 December 2022)
47. Nations Unies, **Algérie STEPS, Transformation structurelle, emploi, production et société**, Commission économique pour l'Afrique.
48. OECD, **Effective Multi-level Public Investment**, OECD Principles in Action, OECD, 2020.
49. OECD, **Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives**, OECD Publishing, Paris, 2021.
50. ONA, **Bilan 2007-2014 et Agenda**, 2019.
51. ONS, **Collections Statistiques N° 197/2016**, Série E : Statistiques Economiques N° 85, Janvier 2016.
52. Patricia o. Sulser, **Infrastructure PPPs in the most challenging developing countries: Closing the gap**, 2018.
53. PFA, **Superfast Cornwall, Final Report**, September 2020.
54. Philippe Marin , **Public-Private Partnerships for Urban Water Utilities, A Review of Experiences in Developing Countries**, The World Bank, Trends And Policy Options, 2009.
55. PPIAF (World Bank), **Toolkit for Public-Private Partnerships in roads & highways**, March 2009.
56. Private Participation in Infrastructure (PPI), 2020 annual report.
57. **Projets de Partenariats Public-Privé (PPP) Dans le secteur des infrastructures**, ALSF Academy, Norton Rose Fulbright, 2018.
58. **Public Investment Management Handbook for Capacity Development**, Japan International Cooperation Agency, September 2018.
59. RADP, **Algérie, Rapport national de mise en œuvre du nouveau programme pour les villes**, Mars 2021.
60. RADP, Services du Premier Ministre, **Plan D'action Du Gouvernement Pour La Mise En Œuvre Du Programme Du Président De La République**, Septembre 2021.
61. REIPPPP, **South Africa's Renewable Energy Independent Power Producer Procurement Programme**.
62. REN21, **Renewables 2022 Global Status Report**, ISBN 978-3-948393-04-5.
63. Republic Of Indonesia, **PPP Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2020**.

64. Richard Hemming, Fonds monétaire international, **Les partenariats public-privé**, Séminaire de haut niveau organisé par l'Institut du FMI en coopération avec l'Institut multilatéral d'Afrique, Tunis, Tunisie, 28février–1^{er} mars 2006.
65. SERIO (Plymouth University), **Superfast Cornwall Evaluation, Final Evaluation Report**, June 2015.
66. Skanska Ltd, **Capital Hospital, Barts& The Royal London, Transforming London, Historic Hospital**, 2021, PP. 2-4.www.skanska.com/ppp
67. TAV Airports Annual Reports, 2019.
68. The European Commission, Mobilising private and public investment for recovery and long term structural change: **developing Public Private Partnerships**, Brussels, 2009.
69. The International Solid Waste Association (ISWA), **WASTE ATLAS 2013 Report**.
70. The World Bank Group PPIAF, **Guide de référence de PPP**, version 2.0, 2016.
71. The World Bank, **Private Participation in Infrastructure (PPI)**, 2021 Annual Report.
72. The World Bank, **The Municipal Public-Private Partnership Framework, Guidance Note**, 2019.
73. The World Bank, **The PPP Reference Guide Version 3**, 2017.
74. The World Intellectual Property Organization (WIPO), **Global Innovation Index 2022; what is the future of innovation-driven growth?** Geneva, WIPO, P 93.
75. UN Economic and Social Council , **Introduction to People-first Public-Private Partnerships in support of the United Nations Sustainable Development Goals**, Review of the Public-Private Partnerships, 2018.
76. UNCITRAL, **Legislative Guide on Public-Private Partnerships**, United Nations Commission on International Trade Law, 2020.
77. UNCTAD ,**Investing In The Sustainable Development Goals;The Role of Diplomats, Investment Advisory Series**, Series A, number 9,Unated Nation, 2021.
78. UNCTAD, **The Review of Maritime Transport**, 2021.
79. UNECE, **500 People-first PPPs for the SDGs... ending poverty, protecting the planet, and leaving no one behind**.
80. UN-Habitat, **The Global Urban Economic Dialogue Series, Public-Private Partnerships in Housing and Urban Development**, 2011,
81. United Nation, **UNDP's Private Sector Development and Partnership Strategy, 2018-2022, Making Markets Work for the SDGs**, 2018.
82. UN-OHRLLS, **Developing Bankable Transport Infrastructure Projects: Case Studies, Experiences and Learning Materials for Landlocked Developing Countries and Transit Countries**, 2022.

83. Vivien Foster, Anshul Rana, **Rethinking Power Sector Reform in the Developing World**, Washington, DC: World Bank, 2020.
84. World Bank Group, 2017, **Public Private Partnership, Reference Guide**, Version 3.
85. World Bank, **Private participation in infrastructure (PPI) reports**, from 2010 to 2021.
86. World Economic Forum, **The Global Competitiveness Report 2017–2018**, Insight Report.
87. World Investment Report 2021, **Investing in Sustainable Recovery**, UNCTAD/WIR/2021.

سادسا: المواقع الالكترونية.

1. <http://www.algeriainvest.com>
2. <http://www.highways.gov.uk/roads/2665.aspx>
3. http://www.otoyolas.com.tr/01_BOLUMLER/02_Teknik.pdf
4. <http://www.pka.gov.my>
5. http://www.portoran.com/docs/divers/epo_2018.pdf
6. <http://www.ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/collection-and-transport>
7. <http://www.statista.com/statistics/1338915/malaysia+share-of-ict-in-industry-to-the-gdp/>
8. <http://www.wisevoter.com/country-ranking/internet-speed-by-country>
9. <https://www.un.org/ar/global-issues/population>
10. <https://bigbuild.vic.gov.au/projects/metro-tunnel>
11. <https://data.albankaldawli.org/indicator/PA.NUS.FCRF?locations=DZ>
12. <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?end=2020&locations=DZ&start=1970&view=chart>
13. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PETR.RT.ZS?contextual=default&end=2020&locations=DZ&start=1970&view=chart>
14. https://data.worldbank.org/indicator/SH.XPD.CHEX.GD.ZS?locations=DZ-1W&name_desc=false
15. <https://portdebejaia.dz/caracteristiques-techniques/>
16. <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/brazil>
17. <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/china>
18. <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/south-africa>

19. <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/airports>
20. <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/sector/ports>
21. <https://ppi.worldbank.org/en/visualization#sector=Electricity&status=&ppi=&investment=®ion=&ida=&income=&ppp=&mdb=&year=&excel=false&map=CN&header=true>
22. <https://www.ada.dz/index.php/avis/avis-d-attribution/70-avis-d-attribution-batna-g-r-p-b>
23. <https://www.algerie-eco.com/2022/02/10/projet-dextension-du-metro-dalger-le-ministre-des-transportsexprime/>
24. <https://www.annaba-port.com/pr%C3%A9sentation-du-port>
25. <https://www.commsupdate.com/articles/2015/12/21/tm-inks-hsbb-2-and-subb-agreements-with-malaysian-government/>
26. <https://www.google.com/search?q=google+traduction&oq=&aqs=chrome.3.69i59i45018.1128295108j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
27. <https://www.marubeni.com/en/news/2019/release/20190130E.pdf>
28. <https://www.port-mostaganem.com/traitement.html>
29. <https://www.ppi.visualization.com>
30. <https://www.pppinindia.gov.in/infrastructureindia/projectlist?id=1&searchType=Government%20Infrastructure%20Projects%20> (PPP) (accessed 25 May 2021).
31. <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf/chiffres-cles>
32. <https://www.statista.com/statistics/279117/amount-of-disposed-garbage-in-china>
33. <https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/en/ir/000012095.pdf>
34. <https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/en/ir/000012159.pdf>
35. <https://www.trade.gov/market-intelligence/algerias-el-hamdania-port>
36. <https://www.urbanrail.net/af/alg/alger-metroplan.jpg>
37. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Public-Sector/gx-ps-funding-and-financing-smart-cities-20181.pdf>

الملاحق

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار
تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء
التجارب الدولية

▪ المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية للجزائر

.2021

▪ حوصلة إحصائية لأهم مؤشرات الحاسبة العمومية للجزائر

للفترة 1962-2020.

I. المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية للجزائر 2021.

1. مؤشرات الاقتصاد الكلي.

2021	الوحدة	المعطيات
20.741	مليار دينار	الناتج الداخلي الخام
16.639	مليار دينار	الناتج الداخلي الخام خارج المحروقات
4,2	%	نمو الناتج الداخلي الخام
3,1	%	نمو الناتج الداخلي الخام خارج المحروقات
4,9	%	نسبة التضخم
142,2	دينار / دولار أمريكي	سعر الصرف
30,4	مليار دولار أمريكي	واردات السلع
1.924	مليار دينار	الجباية البترولية
القيمة المضافة حسب قطاع النشاط		
2.783,6	مليار دينار	الفلاحة، الزراعة والصيد البحري
4.101,6	مليار دينار	المحروقات
1.230,3	مليار دينار	الصناعة
2.561,1	مليار دينار	البناء والأشغال العمومية والري بما فيها خدمات الأشغال العمومية البترولية
5.354,7	مليار دينار	الخدمات التجارية
3.505,5	مليار دينار	الخدمات غير التجارية

2. مؤشرات سوق العمل.

2021	الوحدة	التعيين
12.730	ألف شخص	عدد السكان النشطين
11.281	ألف شخص	عدد السكان العاملين
1.083	ألف شخص	المشغلين في قطاع الفلاحة
1.450	ألف شخص	المشغلين في قطاع الصناعة
1.890	ألف شخص	المشغلين في قطاع البناء والأشغال العمومية والري
6.858	ألف شخص	المشغلين في قطاع الخدمات
1.449	ألف شخص	السائبة العاطلة عن العمل
11,4	%	معدل البطالة
26,9	%	معدل البطالة لدى الشباب (16-24 سنة)
18,0	%	معدل البطالة لدى حاملي الشهادات الجامعية
13,5	%	معدل البطالة لدى حاملي شهادات التكوين المهني

3. المالية العمومية.

2021	الوحدة	التعيين
5.331,84	مليار دينار	إيرادات الميزانية
1.927,05	مليار دينار	الجباية البترولية
3.404,7	مليار دينار	موارد أخرى
8.642,7	مليار دينار	نفقات الميزانية
5.664,5	مليار دينار	التسيير
2.978,18	مليار دينار	التجهيز
3.310,85-	مليار دينار	رصيد الميزانية
4.140,4-	مليار دينار	رصيد الخزينة الإجمالي
1.202,6	مليون دولار أمريكي	المديونية العمومية الخارجية
9.333,7	مليار دينار	المديونية العمومية الداخلية

4. والتجارة الخارجية.

السداسي الأول 2021	الوحدة	التعيين
16,4	مليار دولار	الصادرات
14,3	مليار دولار	صادرات المحروقات
2,03	مليار دولار	الصادرات خارج المحروقات
18,8	مليار دولار	الواردات
2,4 (عجز)	مليار دولار	رصيد الميزان التجاري
87,1 %	مليار دولار	معدل تغطية الواردات بالصادرات

5. الوضعية النقدية.

2020	الوحدة	التعيين
632,33	مليار دينار	السيولة البنكية
11.181,30	مليار دينار	قروض الاقتصاد
48,16	مليار دولار	احتياطي الصرف

6. منشآت الطرق.

كلم	التعيين
1.132	الطرق السيارة
31.874	الطرق الوطنية
96.907	الطرق الولائية والبلدية

7. منشآت السكك الحديدية.

كلم	التعيين
4.000	طول شبكة السكك الحديدية
1.880	شبكات ميترو الأنفاق
9.312	شبكات الترامواي (6 مدن)
500	عدد محطات النقل

8. منشآت النقل الجوي والبحري.

العدد	التعيين
35	المطارات:
12	الدولية
10	الوطنية
13	الجهوية
40	الموانئ:
01	موانئ تجارية مختلطة
02	موانئ المحروقات
36	موانئ الصيد البحري
01	موانئ النزهة

9. منشآت الري.

الخطيرة الحالية	التعيين
80	السدود قيد الاستغلال
05	السدود قيد الإنجاز
11	محطات تحلية المياه

10. المنشآت الأساسية لقطاع التربية الوطنية.

الخطيرة الحالية	التعيين
19.583	الطور الابتدائي
5.746	الطور المتوسط
2.547	الطور الثانوي
11.347	المطاعم المدرسية

11. السكن.

الخطيرة الحالية	التعيين
10.049.702	الخطيرة الوطنية إلى غاية 2020/12/31
616.016	البرامج قيد الإنجاز إلى غاية 2019/12/31
141.882	السكن العمومي الإيجاري (LPL)
105.649	السكن الترقوي المدعم والسكن التساهمي (LSP/LPA)
311.276	سكنات البيع بالإيجار
37.840	السكن الريفي
17.670	السكن الترقوي العمومي (LPP)
1.699	التجزئات الاجتماعية (LS)
198.551	برامج سكنية أخرى قيد الإنجاز
71,94	المعدل الوطني للتعمير

12. المنشآت الأساسية لقطاع التكوين المهني.

الخطيرة الحالية	التعيين
830	مراكز التكوين المهني والتمهين (CFPA)
176	ملحقات مراكز التكوين المهني والتمهين
163	معاهد وطنية متخصصة في التكوين المهني (INSFP)
14	ملحقات معاهد وطنية متخصصة في التكوين المهني
17	معاهد التعليم المهني (IEP)
12	مؤسسات عمومية ملحقة متخصصة في الهندسة والدعم

13. المنشآت الأساسية لقطاع التعليم العالي.

الخطيرة الحالية	التعيين
54	الجامعات
9	المراكز الجامعية
46	المدارس العليا
442	الإقامات الجامعية
19	مراكز البحث العلمي

14. المنشآت الأساسية لقطاع الصحة.

الخطيرة الحالية	مؤسسات الصحة العمومية:
238	المؤسسات العمومية الاستشفائية (EPH)
9	المؤسسات الاستشفائية (EH)
1	المؤسسات الاستشفائية الجامعية (EHU)
15	المراكز الاستشفائية الجامعية (CHU)
273	المؤسسات العمومية للصحة الجوارية (EPSP)
95	المراكز الاستشفائية المتخصصة (EHS)
1.747	العيادات متعددة الاختصاصات
6.329	قاعات العلاج
202	مراكز تصفية الدم
434	عيادات التوليد
13	مراكز مكافحة السرطان (CAC)
	المؤسسات الصحية الخاصة:
226	المؤسسات الاستشفائية الخاصة
85	عيادات طب العيون وأمراض الأنف والحنجرة
194	مراكز تصفية الدم
73	مراكز التشخيص الطبي
10	مراكز الأجهزة التجبيرية
5	مراكز إعادة التأهيل الوظيفي
24	عيادات طب الأسنان
8	العيادات الطبية المختصة النهارية
18	مراكز التوليد
6	مراكز داء السكري
3	مصلحة طب العمل
8	المراكز الخاصة لمكافحة السرطان

15. المنشآت الشبانية والرياضية.

الخطيرة الحالية	التعيين
121	الملاعب
658	المركبات الرياضية الجوارية
935	دور الشباب
283	القاعات متعددة النشاطات

230	بيوت الشباب
5	مدارس المواهب الشابة
3493	الملاعب الرياضية الجوارية
320	المسابح وأحواض السباحة

16. البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية.

2021	الوحدة	التعيين
		الخدمات البريدية:
10.997	نسمة لكل مكتب بريد	الكثافة البريدية حسب كل مكتب
3.654	نسمة لكل شبك	الكثافة البريدية حسب كل شبك
3.976	وحدة	عدد مكاتب البريد - الثابت
65	وحدة	عدد مكاتب البريد - أنترنت
1.765	وحدة	عدد مكاتب البريد - التي أعيد تأهيلها
23,6	مليون	عدد الحسابات البريدية الجارية المفتوحة
7,2	مليون	عدد بطاقات الدفع (الذهبية)
1.402	وحدة	عدد الموزعات وشبايك السحب الآلي (بنكية وبريدية)
		المواصلات السلكية واللاسلكية:
48	%	نسبة الولوج للهاتف الثابت
4.824.369	مشترك	عدد المشتركين في الهاتف الثابت
105	%	نسبة الولوج للهاتف المحمول
46.046.797	مشترك	عدد المشتركين في الهاتف المحمول
39	%	نسبة الولوج للأنترنت الثابت
3.858.308	مشترك	عدد المشتركين في الأنترنت الثابت
90	%	نسبة الولوج للأنترنت المحمول
39.664.811	مشترك	عدد المشتركين في الأنترنت المحمول

ملاحظة: تم إعداد هذه المؤشرات اعتمادا على مخطط عمل الحكومة الصادر عن مصالح الوزير الأول (سبتمبر 2021)،

هذه المؤشرات متوفرة على الموقع: <https://premier-ministre.gov.dz>

والرابط: [file:///C:/Users/USER/Downloads/spm-doc-1649345602%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/USER/Downloads/spm-doc-1649345602%20(4).pdf)

.II حوصلة إحصائية لأهم مؤشرات الحاسبة العمومية للجزائر للفترة 1962-2020.

تم نقل هذه المؤشرات عن الديوان الوطني للإحصائيات (ONS)، يمكن الإطلاع عليها عبر الرابط:
<https://www.ons.dz/spip.php?article2869>

جدول رقم (1) : الميزانية العامة للدولة من 1963 إلى 2020

مليون دج:الوحدة

السنة	الإيرادات			التسيير	التجهيزات (إسهامات ثنائية)	المجموع
	الجباية	الجباية التزوية:منها	غير الجباية			
1963	2 163	257	-	2 237	-	4 110
1964	2 581	295	-	2 070	-	4 200
1965	2 752	377	110	2 757	732	2 862
1966	3 024	632	493	2 846	952	3 517
1967	3 377	880	652	3 398	836	4 019
1968	3 953	1 134	615	3 405	1 296	4 568
1969	4 734	1 320	954	3 578	1 875	5 688
1970	5 456	1 350	850	4 253	1 623	6 306
1971	5 982	1 648	937	4 687	2 254	6 919
1972	8 434	3 278	744	5 365	2 832	9 178
1973	9 956	4 114	1 111	6 270	3 719	11 067
1974	21 399	13 399	2 039	9 406	4 002	23 438
1975	23 195	13 462	1 858	13 656	5 412	25 052
1976	24 976	14 237	1 239	13 170	6 948	26 215
1977	31 279	18 019	2 200	15 282	10 191	33 479
1978	35 379	17 365	1 403	17 575	12 531	36 782
1979	44 844	26 516	1 585	20 090	13 425	46 429
1980	58 020	37 658	1 574	26 789	17 227	59 594
1981	76 714	50 954	2 670	34 205	23 450	79 384
1982	69 448	41 458	4 798	37 996	34 449	74 246
1983	74 852	37 711	5 792	44 391	40 434	80 644
1984	90 809	43 841	10 556	50 272	41 326	101 365
1985	93 778	46 786	12 072	54 660	45 181	105 850
1986	74 095	21 439	15 595	61 154	40 663	89 690
1987	78 694	20 479	14 290	63 761	40 216	92 984
1988	82 200	24 100	11 300	76 200	43 500	93 500
1989	110 000	45 500	6 400	80 200	44 300	116 400
1990	147 300	76 200	5 200	88 800	47 700	152 500
1991	244 200	161 500	4 700	153 800	58 300	248 900
1992	302 664	193 800	9 200	276 131	144 000	311 864
1993	300 687	179 218	13 262	291 417	185 210	313 949
1994	398 350	222 176	78 831	330 403	235 926	477 181
1995	578 140	336 148	33 591	473 694	285 923	611 731
*1996	786 600	495 997	38 557	550 596	174 013	825 157

845 196	201 641	643 555	926 668	47 890	564 765	878 778	1997
875 739	211 884	663 855	774 511	66 127	378 556	708 384	1998
961 682	186 987	774 695	950 496	75 608	560 121	874 888	1999
1 178 122	321 929	856 193	1 578 161	55 422	1 173 237	1 522 739	2000
1 321 028	357 395	963 633	1 505 526	150 899	956 389	1 354 627	2001
1 550 646	452 930	1 097 716	1 603 188	177 388	942 904	1 425 800	2002
1 639 265	516 504	1 122 761	1 974 466	164 566	1 284 975	1 809 900	2003
1 888 930	638 036	1 250 894	2 229 899	163 789	1 485 699	2 066 110	2004
2 052 037	806 905	1 245 132	3 082 828	174 520	2 267 836	2 908 308	2005
2 453 014	1 015 144	1 437 870	3 639 925	205 041	2 714 000	3 434 884	2006
3 108 669	1 434 638	1 674 031	3 687 900	209 300	2 711 850	3 478 600	2007
4 191 053	1 973 278	2 217 775	2 902 448	221 759	1 715 400	2 680 689	2008
4 246 334	1 946 311	2 300 023	3 275 362	201 750	1 927 000	3 073 612	2009
4 466 940	1 807 862	2 659 078	3 074 644	275 000	1 501 700	2 799 644	2010
5 853 569	1 974 363	3 879 206	3 489 810	433 317	1 529 400	3 056 493	2011
7 058 173	2 275 539	4 782 634	3 804 030	376 414	1 519 040	3 427 616	2012
6 024 131	1 892 595	4 131 536	3 895 315	248 396	1 615 900	3 646 919	2013
6 995 769	2 501 442	4 494 327	3 927 748	258 562	1 577 730	3 669 186	2014
7 656 331	3 039 322	4 617 009	4 552 542	474 954	1 722 940	4 077 588	2015
7 297 494	2 711 930	4 585 564	5 011 581	846 823	1 682 550	4 164 758	2016
7 282 630	2 605 448	4 677 182	6 047 885	1 290 895	2 126 987	4 756 990	2017
7 732 070	2 918 387	4 813 683	6 389 469	1 328 013	2 349 694	5 061 456	2018
7 741 345	2 846 109	4 895 236	6 601 576	1 239 623	2 518 488	5 361 953	2019
6 902 887	1 893 541	5 009 346	5 114 087	1 094 209	1 394 710	4 019 878	2020

جدول رقم (02): إيرادات الميزانية من 1967 إلى 1996

مليار دج:الوحدة

التعيين	السنة	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
الإيرادات الجبائية		3 377	3 953	4 734	5 456	5 982	8 434	9 956	21 399	23 194	24 976
الجبائية العادية		2 497	2 819	3 414	4 106	4 334	5 156	5 842	8 000	9 732	10 739
الضرائب المباشرة		750	711	928	1 076	1 137	1 325	1 647	2 115	1 955	2 421
التسجيل والطابع		86	101	117	130	131	131	137	164	166	165
الرسوم على رقم العمال		756	906	1 057	1 386	1 525	1 963	2 116	3 107	3 944	4 213
حصل الضرائب المختلفة		709	759	833	895	977	1 097	1 176	1 324	1 825	2 111
الحقوق الجمركية		196	342	479	619	564	640	766	1 290	1 842	1 829
الجبية على النفط		880	1 134	1 320	1 350	1 648	3 278	4 114	13 399	13 462	14 237
إيرادات أخرى للميزانية		642	615	954	850	937	744	1 111	2 039	1 858	1 239
إيرادات أمالك الدولة		7	11	23	29	23	23	30	40	32	61
إيرادات مختلفة للميزانية		152	105	109	152	184	240	352	450	734	1 036
إيرادات الوزارات		27	15	20	15	35	11	6	15	9	8
مساعدات خارجية		153	60	88	61	-	-	-	-	-	-
قطاع الدولة		260	351	705	580	683	456	713	1 524	1 073	121
إيرادات استثنائية		43	73	9	13	12	14	10	10	10	13
المجموع		4 019	4 568	5 688	6 306	6 919	9 178	11 067	23 438	25 052	26 215
التعيين	السنة	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
الإيرادات الجبائية		31 279	35 379	44 844	58 020	76 714	69 448	74 852	90 809	93 778	74 095
الجبائية العادية		13 260	18 014	18 328	20 362	25 760	27 990	37 454	46 968	46 991	52 656
الضرائب المباشرة		3 204	3 983	5 152	4 797	5 482	6 173	10 773	14 986	14 916	17 643
التسجيل والطابع		206	310	458	547	608	569	1 062	1 314	1 896	2 100
الرسوم على رقم الأعمال		4 952	6 304	5 901	7 948	10 750	11 835	14 676	18 628	18 324	19 173
حصل الضرائب المختلفة		2 464	4 207	4 299	4 098	4 601	5 446	6 268	7 306	6 856	8 659
الحقوق الجمركية		2 434	3 210	2 518	2 972	4 319	3 967	4 362	4 734	5 000	5 081
الجبية على النفط		18 019	17 365	26 516	37 658	50 954	41 458	37 711	43 841	46 787	21 439
إيرادات أخرى للميزانية		2 200	1 403	1 585	1 574	2 670	4 798	5 792	10 556	12 072	15 595
إيرادات أمالك الدولة		84	76	123	145	168	319	-	-	-	-
إيرادات مختلفة للميزانية		2 082	1 311	1 398	1 420	2 492	4 464	-	-	-	-
إيرادات الوزارات		13	15	16	8	9	13	-	-	-	-
مساعدات خارجية		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
قطاع الدولة		20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
إيرادات استثنائية		1	1	48	1	1	12	-	-	-	-
المجموع		33 479	36 782	46 429	59 594	79 384	74 246	80 644	101 365	105 850	89 690
التعيين	السنة	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
الإيرادات الجبائية		78 694	82 200	110 000	147 300	244 200	302 664	300 687	398 350	578 140	786 600
الجبائية العادية		58 215	58 100	64 500	71 100	82 700	108 864	121 469	176 174	241 992	290 603
الضرائب المباشرة		19 941	20 900	21 900	21 600	22 500	27 807	35 210	44 399	57 753	67 543
التسجيل والطابع		2 419	2 900	3 600	3 500	3 500	4 667	6 687	6 900	6 417	9 159
الرسوم على رقم الأعمال		18 913	19 200	20 800	24 500	30 800	39 982	45 317	61 809	80 577	125 063
حصل الضرائب المختلفة		9 906	9 000	9 800	10 200	7 400	9 150	6 907	15 171	18 617	4 450
الحقوق الجمركية		7 036	6 100	8 400	11 300	18 500	27 258	27 348	47 895	78 628	84 388
الجبية على النفط		20 479	24 100	45 500	76 200	161 500	193 800	179 218	222 176	336 148	495 997
إيرادات أخرى للميزانية		14 290	11 300	6 400	5 200	4 700	9 200	13 262	78 831	33 591	38 557
إيرادات أمالك الدولة		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
إيرادات مختلفة للميزانية		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
إيرادات الوزارات		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
مساعدات خارجية		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
قطاع الدولة		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
إيرادات استثنائية		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع		92 984	93 500	116 400	152 500	248 900	311 864	313 949	477 181	611 731	825 157

جدول رقم (03): إيرادات الميزانية من 1997 إلى 2020

الوحدة: مليار دج

السنة	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	التعنين
	878 778	708 384	874 888	1 522 739	1 354 627	1 425 800	1 809 900	2 066 110	الإيرادات الجبائية
	314 013	329 828	314 767	349 502	398 238	482 896	524 925	580 411	الجبائية العادية
	81 844	88 100	72 193	82 022	98 479	112 234	127 915	147 983	الضرائب المباشرة
	10 606	11 314	12 658	16 208	16 835	18 869	19 285	19 590	التسجيل والطبع
	146 635	153 539	148 230	163 450	178 790	222 662	233 090	273 265	الرسوم على رقم الأعمال
	1 418	1 389	1 444	1 501	451	776	828	735	حصل الضرائب المختلفة
	73 510	75 486	80 242	86 321	103 683	128 355	143 807	138 838	الحقوق الجمركية
	564 765	378 556	560 121	1 173 237	956 389	942 904	1 284 975	1 485 699	الجبائية على النفط
	47 890	66 127	75 608	55 422	150 899	177 388	164 566	163 789	إيرادات أخرى للميزانية
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات أمالك الدولة
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات مختلفة للميزانية
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات الوزارات
	-	-	-	-	-	-	-	-	مساعدات خارجية
	-	-	-	-	-	-	-	-	قطاع الدولة
	926 668	774 511	950 496	1 578 161	1 505 526	1 603 188	1 974 466	2 229 899	المجموع
السنة	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	التعنين
	2 908 308	3 434 884	3 478 600	2 680 689	3 073 612	2 799 644	2 978 298	3 427 616	الإيرادات الجبائية
	640 472	720 884	766 750	965 289	1 146 612	1 297 944	1 448 898	1 908 576	الجبائية العادية
	168 144	241 224	258 079	331 547	462 134	561 682	653 883	862 288	الضرائب المباشرة
	19 617	23 536	28 126	33 623	35 813	39 652	45 191	56 094	التسجيل والطبع
	312 083	335 321	347 648	426 839	470 486	494 423	522 606	653 234	الرسوم على رقم الأعمال
	969	1 086	1 019	1 406	1 258	1 427	1 548	2 003	حصل الضرائب المختلفة
	143 888	114 849	133 126	164 882	170 231	181 865	210 427	338 209	الحقوق الجمركية
	- 4 229	4 868	- 1 248	6 992	6 690	18 895	15 243	- 3 252	إيرادات أخرى غير موزعة
	2 267 836	2 714 000	2 711 850	1 715 400	1 927 000	1 501 700	1 529 400	1 519 040	الجبائية على النفط
	174 520	205 041	209 300	221 759	201 750	275 000	424 810	376 414	إيرادات أخرى للميزانية
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات أمالك الدولة
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات مختلفة للميزانية
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات الوزارات
	-	-	-	-	-	-	-	-	مساعدات خارجية
	-	-	-	-	-	-	-	-	قطاع الدولة
	3 082 828	3 639 925	3 687 900	2 902 448	3 275 362	3 074 644	3 403 108	3 804 030	المجموع
السنة	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	التعنين
	3 646 919	3 669 186	4 077 588	4 164 758	4 756 990	5 061 456	5 361 953	4 019 878	الإيرادات الجبائية
	2 031 019	2 091 456	2 354 648	2 472 208	2 630 003	2 711 762	2 843 465	2 625 168	الجبائية العادية
	823 110	881 254	1 034 468	1 109 199	1 207 589	1 203 761	1 264 737	1 183 358	الضرائب المباشرة
	62 518	70 769	84 713	85 782	92 601	88 397	83 703	69 342	التسجيل والطبع
	734 414	765 275	829 061	891 675	990 983	1 092 936	1 128 851	1 038 560	الرسوم على رقم الأعمال
	3 458	1 675	1 501	6 612	4 277	4 181	5 230	6 122	حصل الضرائب المختلفة
	403 771	370 906	411 156	389 396	364 768	324 196	362 128	328 207	الحقوق الجمركية
	3 748	1 577	- 6 251	- 10 456	- 30 215	- 1 709	- 1 184	- 421	إيرادات أخرى غير موزعة
	1 615 900	1 577 730	1 722 940	1 682 550	2 126 987	2 319 694	2 518 488	1 394 710	الجبائية على النفط
	248 396	258 562	474 954	846 823	1 290 895	1 328 013	1 239 623	1 094 209	إيرادات أخرى للميزانية
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات أمالك الدولة
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات مختلفة للميزانية
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات الوزارات
	-	-	-	-	-	-	-	-	مساعدات خارجية
	-	-	-	-	-	-	-	-	قطاع الدولة
	-	-	-	-	-	-	-	-	إيرادات استثنائية
	3 895 315	3 927 748	4 552 542	5 011 581	6 047 885	6 389 469	6 601 576	5 114 087	المجموع

جدول رقم (04): الإنتاج الداخلي الخام من 1963 إلى 1968

الوحدة: مليون د ج

تعيين	1963	1964	1965	1966	1967	1968
الفاحة	2 300	2 100	2 508	1 677	2 128	1 968
الصناعات الغذائية	575	693	710	807	864	923
المحروقات	1 826	1 939	1 945	2 404	2 786	3 034
الطاقة وغيرها من النفط، التعدين والمعادن	315	342	344	307	313	358
الصناعات التحويلية	658	833	1 000	1 042	1 134	1 392
البناء والأشغال العمومية	600	717	786	607	764	925
النقل، الخدمات، التجارة	4 440	4 712	5 098	4 968	5 184	5 987
جميع الفروع	10 714	11 356	12 391	11 812	13 173	15 239
الرسوم والضرائب على الواردات	500	728	778	678	645	950
الإنتاج الداخلي الخام	11 214	12 064	13 160	12 490	13 818	16 189

جدول رقم (05): الإنتاج الداخلي الخام (إ.د.خ) واستخداماته من 1969 إلى 1973

الوحدة: مليون د ج

التعيين	1969	1970	1971	1972	1973
الاستهلاك نهائي فردي للأسر	12 041,6	13 443,8	14 283,5	16 772,1	18 861,8
الاستهلاك نهائي للإدارات العمومية	597,1	717,0	802,0	901,1	967,2
النفقات الجارية الأخرى من الإدارات العمومية	2 570,5	2 862,1	3 294,6	3 891,4	3 784,5
التراكم الخام الأموال الثابتة	6 165,4	8 160,4	8 342,2	9 811,3	12 417,5
تغيير المخزون	592,9	591,2	544,9	629,9	1 523,0
تصدير السلع والخدمات	4 951,4	5 305,4	4 565,0	6 163,3	7 959,9
(-) استيراد السلع والخدمات	5 874,1	7 007,6	6 909,4	7 755,9	10 920,8
استخدام الإنتاج الداخلي الخام	21 044,8	24 072,3	24 922,8	30 413,2	34 593,1
مرتبات الأجراء	7 429,3	8 406,8	9 358,9	11 190,2	11 989,2
منها: الإدارات العمومية	2 449,6	2 731,1	3 162,5	3 703,7	3 678,7
فلض صافي الاستغلال	7 427,3	8 233,5	7 844,4	9 934,7	11 992,2
الاستهلاك الأموال الثابتة	1 735,1	1 962,0	2 149,6	2 560,7	3 183,0
ضرائب غير مباشرة صافية للإعانة	4 453,1	5 470,0	5 569,9	6 727,6	7 428,7
الإنتاج الداخلي الخام	21 044,8	24 072,3	24 922,8	30 413,2	34 593,1

جدول رقم (06): الإنتاج الداخلي الخام حسب قطاع النشاط الاقتصادي من 1974 إلى 1983 - كل القطاعات القانونية-

بالأسعار الجارية										الوحدة: مليون د ج
قطاع النشاط الاقتصادي	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
الفاحة الحراجة، الصيد والغابات	3 873,5	5 820,2	6 685,0	6 744,4	8 422,1	10 775,9	12 923,3	16 253,2	16 107,1	16 607,6
المياه والطاقة	424,5	499,9	556,1	618,0	774,3	875,2	1 242,7	1 548,0	1 951,0	2 073,9
المحروقات	18 422,3	15 567,7	19 639,0	23 592,9	24 481	33 534,7	51 191,3	59 162,8	58 714,7	62 138,7
الخدمات والأشغال البرولية	1 453,0	2 226,4	3 107,3	3 267,7	4 238,5	4 405,3	3 670,7	2 715,5	3 227,9	3 630,0
المناجم والمقالع	365,0	334,6	321,7	350,7	308,9	539,0	750,7	773,1	838,8	886,5
ص ح م ك *	989,3	1 116,0	1 561,0	1 715,6	2 514,6	3 217,8	3 784,9	4 613,2	5 302,4	7 694,2
مواد البناء والزجاج	303,3	347,6	534,0	658,1	1 025,9	1 276,0	1 540,2	1 600,1	1 607,9	2 168,6
البناء والأشغال العمومية	4 120,2	5 375,8	7 077,7	9 038,1	11 304,9	13 714,5	16 526,8	20 089,5	24 376,7	28 526,1
الكيمياء والمطاط والبلاستيك	487,5	573,0	755,6	832,3	787,3	854,1	937,9	1 070,3	1 186,8	1 393,2
الصناعات الفلاحية والغذائية	1 211,1	1 370,5	1 697,9	1 849,5	2 637,5	3 354,6	3 706,4	4 241,4	4 851,5	5 055,5
الصناعات النسيجية	705,9	716,5	812,7	1 008,5	1 411,1	1 707,7	1 955,3	2 544,3	2 767,1	2 885,6
صناعات الجلود والأحذية	248,0	269,3	314,6	356,6	429,8	431,8	603,2	652,3	749,7	757,8
صناعات الخشب والورق	437,1	478,3	629,4	744,7	685,0	1 018,9	1 163,1	1 382,9	1 806,8	2 007,4
الصناعات المختلفة	180,5	188,9	266,8	341,8	346,9	294,9	289,7	312,5	326,6	413,2
النقل والاتصالات	2 671,7	3 022,2	3 527,5	4 582,4	5 383,9	6 726,2	7 689,7	8 284,0	8 881,2	11 162,2
التجارة	6 602,4	7 150,0	8 393,0	9 969,1	13 203,8	16 789,6	18 975,6	22 674,9	25 966,1	28 870,8
الفنادق والمقاهي والمطاعم	611,5	793,0	870,8	1 038,4	1 263,2	1 579,7	1 854,2	1 999,2	2 153,5	2 452,0
الخدمات المقدمة للمؤسسات	379,8	478,8	598,0	714,6	759,1	955,1	1 133,2	1 340,0	1 513,9	1 801,2
الخدمات المقدمة للأسر	1 005,1	1 151,3	1 319,2	1 525,7	1 927,4	2 267,0	2 587,9	2 825,4	3 092,6	3 712,2
مجموع القيمة المضافة	44 491,7	47 480,0	58 667,3	68 949,1	81 905,2	104 318,0	132 526,8	154 082,6	165 422,3	184 236,7
رسم الوحيد على الإنتاج الاجمالي	3 594,0	4 422,1	4 798,2	5 629,7	7 139,8	6 072,0	7 899,4	10 689,3	11 763,4	14 981,6
حقوق الجمارك	1 209,4	1 744,5	1 786,7	2 308,3	3 035,2	2 514,4	2 917,0	4 263,3	3 891,0	4 361,7
الإنتاج الداخلي الخام	49 295,1	53 646,6	65 252,2	76 887,1	92 080,2	112 904,4	143 343,2	169 035,2	181 076,7	203 580,0

* ص ح م ك إ = الصناعات الحديدية و المعدنية و الميكانيكية و الكهربائية و الإلكترونية

جدول رقم (06): الإنتاج الداخلي الخام حسب قطاع النشاط الاقتصادي من 1984 إلى 1999 - كل القطاعات القانونية-

بالأسعار الجارية								قطاع النشاط الاقتصادي
1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	
87 307,0	62 725,4	51 633,2	38 785,3	31 787,4	26 278,2	24 084,1	18 287,5	الفلحة الحراجة، الصيد والغابات
6 505,8	4 514,1	3 885,8	3 463,5	3 449,0	3 160,8	3 018,9	2 106,5	المياه والطاقة
236 245,3	125 193,7	74 288,4	52 702,7	45 537,2	39 053,2	65 544,7	63 376,7	المحروقات
6 429,5	4 623,7	4 618,5	3 219,9	4 491,7	5 082,3	4 304,3	4 874,0	الخدمات والأشغال البترولية
2 025,6	1 211,5	1 159,0	1 286,4	990,6	1 018,1	1 188,3	956,1	المناجم والمقالع
30 794,7	18 267,3	12 451,0	14 142,2	13 817,0	14 786,3	11 941,8	11 331,4	ص ح م ك *
9 327,6	6 250,5	4 168,0	4 364,3	3 872,1	4 129,8	3 387,3	2 765,5	مواد البناء والزجاج
78 527,6	57 185,3	50 153,1	41 708,1	42 599,8	44 316,2	37 022,7	33 688,2	البناء والأشغال العمومية
8 865,1	4 975,6	2 983,9	2 601,3	2 178,5	2 819,3	2 434,4	1 829,2	الكيمياء والمطاط والبلاستيك
24 478,0	17 407,4	11 586,6	10 193,7	9 245,0	8 085,7	6 013,9	5 756,7	الصناعات الفلاحية والغذائية
8 446,3	6 699,3	6 422,0	4 693,0	4 441,6	4 742,6	4 797,9	4 462,2	الصناعات النسيجية
1 988,1	1 759,8	1 313,9	1 072,7	1 110,6	1 089,7	975,4	871,3	صناعات الجلود والأحذية
4 883,0	3 897,9	3 197,6	4 464,9	2 556,0	2 607,8	2 384,5	2 247,0	صناعات الخشب والورق
2 222,7	1 938,5	1 340,9	1 260,7	1 202,5	1 279,8	823,8	756,9	الصناعات المختلفة
41 742,8	27 227,3	21 301,3	18 357,0	16 466,2	16 244,7	14 585,4	13 389,9	النقل والاتصالات
102 728,2	63 834,2	55 807,3	44 496,5	38 392,3	40 030,1	36 713,6	32 288,6	التجارة
10 460,4	7 665,8	5 625,4	5 210,5	4 511,1	3 934,5	3 450,0	2 628,0	الفنادق والمقاهي والمطاعم
6 318,3	5 195,9	4 295,8	3 897,6	2 856,8	2 702,0	2 533,7	2 416,9	الخدمات المقدمة للمؤسسات
10 496,3	8 732,5	7 813,3	6 419,0	5 300,0	4 850,6	4 307,7	3 890,3	الخدمات المقدمة للأسر
679 792,3	429 305,7	324 045,0	262 339,3	234 805,4	226 211,7	229 512,4	207 922,9	مجموع القيمة المضافة
30 800,0	24 500,0	20 800,0	19 200,0	18 913,0	19 173,0	18 324,0	18 356,2	رسم الوحد على الإنتاج الاجمالي
42 000,0	19 000,0	12 200,0	8 500,0	7 036,0	5 081,0	5 000,0	4 731,0	حقوق الجمارك
752 592,3	472 805,7	357 045,0	290 039,3	260 754,4	250 465,7	252 836,4	231 010,1	الإنتاج الداخلي الخام
1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	
359 665,8	324 845,8	240 406,8	277 842,1	196 559,5	145 614,5	131 102,0	128 416,3	الفلحة الحراجة، الصيد والغابات
40 037,2	35 937,4	30 710,8	25 040,4	19 299,3	13 672,6	11 212,3	10 812,4	المياه والطاقة
890 943,3	638 221,5	838 985,8	750 415,3	505 562,8	327 346,7	247 398,3	250 402,5	المحروقات
36 417,9	35 471,3	32 916,2	28 024,7	21 969,6	17 667,5	13 280,4	10 036,4	الخدمات والأشغال البترولية
4 710,6	5 171,8	4 497,2	5 216,2	4 224,9	3 207,6	2 565,5	2 585,8	المناجم والمقالع
32 595,2	30 207,3	27 620,2	39 356,6	45 934,4	40 966,5	35 953,1	37 715,7	ص ح م ك *
25 265,5	28 835,3	25 276,2	26 147,2	22 780,4	16 570,0	14 200,8	13 831,3	مواد البناء والزجاج
271 257,7	265 412,1	243 651,0	217 685,1	191 160,7	151 781,3	121 496,2	102 149,4	البناء والأشغال العمومية
19 743,2	19 046,5	18 477,0	15 373,4	16 466,5	13 823,5	9 021,4	9 156,8	الكيمياء والمطاط والبلاستيك
96 108,7	87 334,3	69 646,1	60 243,3	45 232,6	43 026,1	31 147,3	30 891,0	الصناعات الفلاحية والغذائية
9 990,3	8 833,3	7 100,7	8 043,9	7 933,2	7 759,5	6 370,7	7 059,7	الصناعات النسيجية
2 181,9	2 575,4	1 122,9	2 064,6	2 124,4	2 483,0	1 984,7	1 956,9	صناعات الجلود والأحذية
10 123,2	9 807,8	8 653,1	7 769,1	8 754,1	7 407,9	7 660,0	5 120,2	صناعات الخشب والورق
29 639,6	29 071,8	29 010,6	24 164,8	21 154,8	12 731,1	10 764,4	8 031,3	الصناعات المختلفة
238 856,0	206 470,2	182 084,6	148 885,8	99 807,2	74 795,1	64 987,1	56 944,4	النقل والاتصالات
412 530,8	380 362,2	348 347,7	320 575,4	283 531,6	222 049,7	167 004,5	127 519,6	التجارة
42 103,4	38 795,5	36 216,1	31 888,2	26 798,0	20 672,5	16 422,9	14 314,8	الفنادق والمقاهي والمطاعم
25 570,9	23 042,6	21 734,5	19 462,4	16 349,2	12 384,3	9 283,6	7 874,7	الخدمات المقدمة للمؤسسات
51 214,7	48 003,1	45 356,8	39 487,3	33 144,6	21 684,6	17 476,2	13 804,6	الخدمات المقدمة للأسر
2 598 955,9	2 217 445,4	2 211 813,7	2 047 685,8	1 568 787,8	1 155 644,0	919 331,4	838 623,8	مجموع القيمة المضافة
146 029,7	151 438,8	138 300,0	124 638,8	100 360,0	70 600,0	50 200,0	43 700,0	رسم الوحد على الإنتاج الاجمالي
								(الرسم على القيمة المضافة من 1992)
80 242,0	75 486,0	73 500	84 388,0	74 484,0	48 700,0	35 500,0	36 300,0	حقوق الجمارك
2 825 227,6	2 444 370,2	2 423 613,7	2 256 712,6	1 743 631,8	1 274 944,0	1 005 031,4	918 623,8	الإنتاج الداخلي الخام

* ص ح م ك = الصناعات الحديدية و المعدنية و الميكانيكية و الكهربائية و الإلكترونية

جدول رقم (07): الإنتاج الداخلي الخام حسب قطاع النشاط الاقتصادي من 2000 إلى 2013 - كل القطاعات القانونية -

بالأسعار الجارية							قطاع النشاط الاقتصادي
2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
641 285,0	581 615,8	580 505,6	515 281,7	417 225,2	412 119,5	346 171,4	القلحة الحراجة، الصيد والغابات
82 658,0	74 808,7	67 788,7	61 774,6	55 461,4	52 295,6	47 268,9	المياه والطاقة
3 882 227,8	3 352 878,4	2 319 823,6	1 868 889,6	1 477 033,6	1 443 928,1	1 161 314,7	المحروقات
64 265,4	58 992,2	49 294,0	44 199,9	39 998,5	38 388,0	42 904,8	الخدمات والأشغال البروتولية
8 582,9	6 317,0	5 632,7	5 618,3	5 480,6	6 136,0	5 021,6	المناجم والمقالع
45 364,9	43 567,7	41 326,1	37 974,8	34 306,3	33 947,6	33 230,1	ص ح م ك إ*
50 869,5	45 970,7	41 711,3	33 331,7	36 085,4	32 476,8	26 737,1	مواد البناء والزجاج
610 071,1	505 423,9	458 674,0	401 014,4	369 939,3	320 507,1	292 046,3	البناء والأشغال العمومية
35 190,3	27 349,1	26 158,2	23 604,0	22 533,9	18 607,8	22 816,4	الكيمياء والمطاط والبلاستيك
146 022,7	138 391,0	127 309,0	118 385,8	115 114,4	108 898,3	104 611,5	الصناعات الفلاحية والغذائية
13 602,4	14 177,8	13 481,7	13 139,1	12 190,1	12 018,9	10 147,3	الصناعات النسيجية
2 568,4	2 721,0	2 688,7	2 477,7	2 602,8	2 273,2	2 399,3	صناعات الجلود والأحذية
16 559,9	15 566,9	15 396,5	13 785,9	13 334,0	11 245,7	10 247,5	صناعات الخشب والورق
48 162,0	49 425,0	46 700,5	45 278,7	40 447,3	37 330,5	28 269,9	الصناعات المختلفة
730 238,4	645 028,9	512 569,9	390 551,2	340 983,3	303 693,5	275 929,7	النقل والاتصالات
728 366,7	668 130,0	607 052,6	552 179,9	509 285,7	476 208,7	436 292,1	التجارة
75 202,7	69 628,2	62 696,5	58 520,2	53 490,6	49 287,6	45 293,9	الفنادق والمقاهي والمطاعم
64 243,7	57 987,0	48 787,9	43 866,2	39 020,5	34 872,5	31 139,7	الخدمات المقدمة للمؤسسات
86 778,2	78 156,0	72 075,2	67 096,2	61 378,5	57 722,8	54 015,0	الخدمات المقدمة للأسر
7 332 260,0	6 436 135,1	5 099 672,7	4 296 969,8	3 645 911,4	3 451 958,4	3 430 857,3	مجموع القيمة المضافة
376 685,6	350 130,2	307 340,8	260 070,6	249 147,4	199 229,4	181 505,4	الرسم على القيمة المضافة
114 849,0	143 888,0	138 838,0	143 000,0	128 355,0	103 683,0	86 321,0	حقوق الجمارك
7 823 794,6	6 930 153,3	5 545 851,5	4 700 040,4	4 023 413,8	3 754 870,8	3 698 683,7	الإنتاج الداخلي الخام
2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	
1 640 006,1	1 421 693,3	1 183 216,1	1 015 258,8	931 349,1	727 413,1	708 072,5	القلحة الحراجة، الصيد والغابات
132 168,61	122 553,4	110 601,6	98 622,1	91 210,8	93 705,9	87 691,6	المياه والطاقة
4 968 018,3	5 536 381,8	5 242 502,8	4 180 357,7	3 109 078,9	4 997 554,5	4 089 308,6	المحروقات
58 133,7	80 050,5	70 701,2	63 312,0	94 767,1	86 719,5	92 368,8	الخدمات والأشغال البروتولية
22 443,4	22 750,5	19 546,4	18 205,5	13 055,5	17 059,3	10 624,9	المناجم والمقالع
104 021,9	97 395,5	89 916,2	83 624,7	83 130,9	64 431,2	53 504,4	ص ح م ك إ*
80 347,1	75 897,5	74 846,9	70 523,3	66 864,8	60 402,4	58 482,3	مواد البناء والزجاج
1 569 313,5	1 411 159,6	1 262 566,7	1 194 113,5	1 000 054,9	869 988,6	732 720,7	البناء والأشغال العمومية
64 940,5	60 074,1	53 603,2	48 363,8	44 859,4	41 910,2	37 159,2	الكيمياء والمطاط والبلاستيك
285 480,4	266 137,4	231 846,5	214 132,6	188 482,4	164 314,4	156 083,2	الصناعات الفلاحية والغذائية
14 330,7	14 008,3	13 477,7	13 842,8	14 590,7	12 876,1	13 039,8	الصناعات النسيجية
2 650,5	2 665,4	2 603,5	2 593,3	2 549,4	2 527,0	2 357,6	صناعات الجلود والأحذية
18 913,9	18 360,2	17 620,4	17 194,6	16 872,0	16 687,2	16 061,6	صناعات الخشب والورق
46 490,4	49 672,6	50 132,0	50 302,1	49 057,3	45 717,8	44 786,7	الصناعات المختلفة
1 463 055,1	1 194 841,7	1 074 147,7	933 707,6	865 214,5	830 341,5	808 380,9	النقل والاتصالات
1 870 581,0	1 649 969,8	1 446 331,4	1 283 227,7	1 160 160,0	1 003 199,4	863 197,3	التجارة
170 706,0	151 238,3	133 980,8	120 816,1	110 562,0	91 044,4	81 127,9	الفنادق والمقاهي والمطاعم
178 358,7	154 621,6	140 295,8	122 751,9	98 579,7	84 040,0	71 713,6	الخدمات المقدمة للمؤسسات
167 113,8	154 480,1	138 444,9	125 832,0	114 542,9	105 047,1	95 130,5	الخدمات المقدمة للأسر
12 857 073,7	12 483 951,5	11 356 382,0	9 656 782,2	8 054 982,3	9 314 979,8	8 021 812,0	مجموع القيمة المضافة
835 878,8	739 296,7	632 265,1	565 823,6	545 593,1	489 047,0	399 328,0	الرسم على القيمة المضافة
403 771,0	338 209,0	222 371,0	181 865,0	170 231,0	164 882,0	133 126,0	حقوق الجمارك
14 096 723,5	13 561 457,2	12 211 018,1	10 404 470,8	8 770 806,4	9 968 908,7	8 554 266,0	الإنتاج الداخلي الخام

* ص ح م ك إ = الصناعات الحديدية و المعدنية و الميكانيكية و الكهربائية و الإلكترونية

جدول رقم (08): الإنتاج الداخلي الخام حسب قطاع النشاط الاقتصادي من 2014 إلى 2020 - كل القطاعات القانونية -

الوحدة: مليون د ج

بالأسعار الجارية

قطاع النشاط الاقتصادي	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الفالحة الحراجة، الصيد والغابات	1 772 202,4	1 935 113,0	2 140 304,7	2 219 064,4	2 421 567,8	2 529 053,9	2 598 511,9
المياه والطاقة	142 640,4	154 447,0	178 508,9	199 134,5	210 838,6	228 476,6	233 595,2
المحروقات	4 657 811,3	3 134 242,7	3 025 612,5	3 699 650,7	4 548 756,2	3 991 028,4	2 575 136,6
الخدمات والأشغال البترولية	63 792,3	57 388,8	79 248,9	86 341,1	92 456,9	91 592,7	112 928,8
المناجم والمقالع	23 043,1	26 319,7	28 412,6	26 318,4	34 330,1	33 051,8	34 327,3
ص ح م ك إ*	108 555,8	125 645,2	118 766,1	120 842,9	115 235,9	140 953,1	106 223,2
مواد البناء والزجاج	88 038,1	109 152,2	115 544,2	121 221,2	126 152,1	117 010,5	113 415,6
البناء والأشغال العمومية	1 730 198,1	1 859 784,5	1 993 653,1	2 117 392,9	2 254 104,9	2 400 389,6	2 285 088,5
الكيمياء والمطاط والبلاستيك	66 938,6	73 325,1	73 325,1	73 594,4	89 173,9	88 100,2	91 353,0
الصناعات الفلاحية والغذائية	326 582,3	355 983,8	381 647,1	407 474,1	433 407,2	444 701,4	465 580,8
الصناعات النسيجية	14 793,6	15 792,9	17 428,2	20 081,1	21 165,3	24 571,9	24 550,1
صناعات الجلود والأحذية	2 878,9	2 963,7	2 835,8	2 852,3	3 080,1	3 283,6	3 167,3
صناعات الخشب والورق	19 812,6	20 402,9	22 370,6	25 221,5	27 996,6	29 374,9	26 404,4
الصناعات المختلفة	44 433,4	37 799,2	40 464,3	44 039,9	49 504,2	52 922,3	54 904,0
النقل والاتصالات	1 550 496,5	1 665 379,8	1 800 357,0	1 973 037,9	2 096 804,6	2 187 942,9	2 044 064,7
التجارة	2 067 543,0	2 259 343,2	2 341 306,0	2 412 764,1	2 493 015,7	2 446 379,5	1 987 214,2
الفنادق والمقاهي والمطاعم	188 995,6	212 791,5	240 397,3	269 388,3	279 388,0	304 169,7	193 773,0
الخدمات المقدمة للمؤسسات	199 232,0	213 174,0	228 923,9	247 921,6	264 892,4	28 1249,3	292 485,7
الخدمات المقدمة للأسر	180 095,2	202 438,7	230 311,0	260 390,6	284 981,3	307 790,4	305 407,5
مجموع القيمة المضافة	13 248 083,2	12 459 026,6	13 059 417,6	14 326 731,9	15 846 851,9	15 702 042,6	13 548 132,0
الرسم على القيمة المضافة	871 189,6	942 580,2	1 006 208,7	1 112 689,6	1 219 663,4	1 257 150,7	1 147 351,397
حقوق الجمارك	370 906,0	411 156,0	389 396,0	364 768,0	324 196,0	362 128,0	329 345,5
الإنتاج الداخلي الخام	14 490 178,8	13 812 762,8	14 455 022,3	15 804 189,4	17 390 711,2	17 321 321,3	15 024 828,9

* ص ح م ك إ = الصناعات الحديدية و المعدنية و الميكانيكية و الكهربائية و الإلكترونية

جدول رقم (09): تطور الناتج المحلي الخام والناتج الوطني الخام من 1963 إلى 2020 (بالمليون د.ج)

السنوات	الناتج المحلي الخام	معدل نمو الناتج المحلي الخام	الناتج الوطني الاجمالي	السكان (بالآلاف)	الناتج المحلي الخام للفرد (د.ج)	الناتج الوطني الخام للفرد (د.ج)
1963	13 130,0	-	13 350,0	10 674	1 230,1	1 250,7
1964	9 900,0	-	9 770,0	11 130	889,5	877,8
1965	15 240,0	-	14 750,0	11 467	1 329,0	1 286,3
1966	14 690,0	-	14 050,0	11 814	1 243,4	1 189,3
1967	16 230,0	-	15 800,0	12 178	1 332,7	1 297,4
1968	18 740,0	-	18 210,0	12 539	1 494,5	1 452,3
1969	21 044,8	-	19 918,8	12 912	1 629,9	1 542,7
1970	24 072,3	-	22 909,0	13 309	1 808,7	1 721,3
1971	24 922,8	-	24 695,6	13 739	1 814,0	1 797,5
1972	30 413,2	-	30 264,7	14 171	2 146,2	2 135,7
1973	34 593,1	-	34 342,5	14 649	2 361,5	2 344,4
1974	55 560,9	7,5	55 179,8	15 164	3 664,0	3 638,9
1975	61 573,9	5,0	60 872,1	15 768	3 905,0	3 860,5
1976	74 075,1	8,4	72 765,5	16 450	4 503,0	4 423,4
1977	87 240,5	5,3	85 658,6	17 058	5 114,3	5 021,6
1978	104 831,6	9,2	102 384,1	17 600	5 956,3	5 817,3
1979	128 222,6	7,5	123 895,8	18 120	7 076,3	6 837,5
1980	162 507,2	0,8	157 835,1	18 666	8 706,1	8 455,8
1981	191 468,5	3,0	185 838,2	19 262	9 940,2	9 647,9
1982	207 551,9	6,4	201 495,0	19 883	10 438,7	10 134,0
1983	233 752,1	5,4	227 847,9	20 522	11 390,3	11 102,6
1984	263 855,9	3,3	257 146,1	21 185	12 454,8	12 138,1
1985	291 597,2	3,7	285 029,0	21 863	13 337,5	13 037,0
1986	296 551,4	0,4	289 980,5	22 512	13 173,0	12 881,2
1987	312 706,1	-0,7	305 438,4	23 139	13 514,2	13 200,2
1988	347 716,9	-1,0	335 972,2	23 783	14 620,4	14 126,6
1989	422 043,0	4,4	408 864,6	24 409	17 290,5	16 750,6
1990	554 388,1	0,8	535 837,7	25 022	22 156,0	21 414,7
1991	862 132,8	-1,2	821 413,3	25 643	33 620,6	32 032,7
1992	1 074 695,8	1,6	1 027 870,0	26 271	40 908,1	39 125,7
1993	1 189 724,9	-2,2	1 149 463,9	26 894	44 237,6	42 740,5
1994	1 487 403,6	0,2	1 429 895,0	27 496	54 095,3	52 003,7
1995	2 004 994,7	3,8	1 903 401,4	28 060	71 453,8	67 833,3
1996	2 570 028,9	3,7	2 451 250,7	28 566	89 968,1	85 810,1
1997	2 780 168,0	1,1	2 656 437,4	29 045	95 719,3	91 459,4
1998	2 830 490,7	6,2	2 715 733,2	29 507	95 926,1	92 036,9
1999	3 238 197,5	3,2	3 090 540,9	29 965	108 066,0	103 138,4
2000	4 123 513,9	3,8	3 948 273,6	30 416	135 570,6	129 809,1
2001	4 227 113,1	3,0	4 103 923,0	30 879	136 892,8	132 903,4
2002	4 522 773,3	5,6	4 348 104,5	31 357	144 234,9	138 664,6
2003	5 252 321,1	7,2	5 062 343,5	31 848	164 918,4	158 953,3
2004	6 149 116,7	4,3	5 895 856,8	32 364	189 998,7	182 173,3
2005	7 561 984,3	5,9	7 225 856,9	32 906	229 805,6	219 590,9
2006	8 501 635,8	1,7	8 180 362,7	33 481	253 924,2	244 328,5
2007	9 352 886,4	3,4	9 233 660,9	34 096	274 310,4	270 813,6
2008	11 043 703,5	2,4	10 963 923,9	34 591	319 265,2	316 958,9
2009	9 968 025,3	1,6	9 884 179,7	35 268	282 636,5	280 259,2
2010	11 991 563,9	3,6	11 985 466,6	35 978	333 302,7	333 133,2
2011	14 588 970,0	2,9	14 461 891,2	36 717	397 335,6	393 874,5
2012	16 209 598,0	3,4	16 040 667,9	37 495	432 313,0	427 808,2
2013	16 647 919,0	2,8	16 349 760,1	38 297	434 705,6	426 920,1
2014	17 228 597,8	3,8	16 867 496,4	39 114	440 471,4	431 239,4
2015	16 712 675,4	3,7	16 325 589,4	39 963	418 203,7	408 517,6
2016	17 514 634,9	3,2	17 386 655,7	40 836	428 901,8	425 767,8
2017	18 876 175,6	1,3	18 633 493,6	41 721	452 438,2	446 621,5
2018	20 393 352,4	0,7	19 909 907,9	42 578	478 968,6	467 610,2
2019	20 501 058,3	0,9	20 035 587,3	43 424	472 113,5	461 394,3
2020	18 383 799,9	-0,6	18 041 447,0	44 227	415 669,2	407 928,3

الملخص

الشراكة بين القطاع العام والخاص كخيار
تنموي للاقتصاد الجزائري على ضوء
التجارب الدولية

- الملخص باللغة العربية
- الملخص باللغة الأجنبية (إنجليزي)

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تقديم الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPPs) كواحدة من الآليات المبتكرة لتمويل ودعم جهود التنمية والوقوف على مدى صلاحية النموذج في الجزائر، وقد عمدت الدراسة إلى تقديم واقع الاقتصاد المحلي وتقييم مختلف البرامج والسياسات التنموية المتعاقبة مع التركيز على دور مختلف الفاعلين من القطاع العام ونظيره الخاص، كما عرجت الدراسة على المزايا التمويلية والتقنية والإدارية والتنظيمية التي توفرها الشراكة (PPPs)، وفرص تفعيلها من خلال مسح قطاعي شمل عدة مجالات إستراتيجية مرتبطة بالبنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية والخدمات ذات الصلة مستشهدين بتجارب دولية وإقليمية رائدة تم اختيارها بدقة بما يتناسب والحالة الوطنية.

وخلصت الدراسة إلى صلاحية النموذج وإمكانية تفعيله محليا وتوظيفه لدعم جهود التنمية على امتداد القطاعات الإستراتيجية التي بينتها فصول الدراسة ومحاورها، خاصة في ظل شح الموارد، وضرورة إشراك القطاع الخاص، وتبني طرق الإدارة الحديثة بحثا عن ضمان الاقتصاد والكفاءة والفعالية التي تؤكد عليها النظرية الاقتصادية عند تنفيذ المشاريع العامة، هذه الأهداف وأخرى يمكن تحصيلها من خلال تعزيز الشراكة مع القطاع الخاص.

الكلمات المفتاحية: شراكة، قطاع عام، قطاع خاص، تنمية، بنية تحتية.

Abstract:

This study aims to present the public-private partnership (PPPs) as one of the innovative mechanisms for financing and supporting development efforts, assessing the suitability of this model in Algeria. The study has sought to present the reality of the local economy and evaluate various successive development programs and policies, focusing on the roles of different actors from both the public and private sectors. Additionally, the study has addressed the financial, technical, administrative, and regulatory advantages provided by (PPPs), as well as opportunities for their activation through sectorial surveys covering several strategic areas related to economic and social infrastructure and the associated services, citing leading international and regional experiences carefully selected to match the national context.

The study concluded the viability of the model and its potential for local activation, and utilization to support development efforts across the strategic sectors highlighted in the study's chapters and axes, especially in the face of resource scarcity and the necessity of engaging the private sector, and adopting modern management methods to ensure economic efficiency and effectiveness emphasized by economic theory in public project implementation. These objectives and others can be achieved through enhancing partnership with the private sector.

Keywords: Partnership, Public sector, Private sector, development, Infrastructure.