

النتائج والتوصيات

أولا - نتائج الدراسة :

إذا كان القرار الاقتصادي في الدول المتقدمة متغير تابع لحالة النشاط الاقتصادي ، فالمتغيرات الاقتصادية الكلية وبخاصة مستوى التشغيل والاستثمار والتجارة الخارجية ، هي المتغيرات الرئيسية التي تتحكم في قرار الدولة حول التدخل في النشاط الاقتصادي من عدمه ، غير أن القرار الاقتصادي في معظم الدول النامية ومنها مصر متغير تابع لردود أفعال النظام السياسي على الضغوط الخارجية والداخلية ، لإجبارها على تغيير توجهاتها السياسية عامة والاقتصادية بشكل خاص . وقد تحولت بعض الدول النامية من أيديولوجيات التنمية بقيادة القطاع العام والتخطيط المركزي التي طبقتها في الستينيات والسبعينيات إلى أيديولوجيات الخصخصة ونظام السوق ، مع مطلع الألفية الثالثة ومع تزايد دور الشركات العابرة للقومية والمؤسسات الدولية التي تعمل على توسيع نطاق عملية العولمة .

ومهما يكن من أمر فإن القطاع الخاص وآليات السوق من ناحية والقطاع العام والتخطيط من ناحية ثانية ليست بدائل كاملة لبعضها ، فكل منهما محدوداً ، ولا يقدر أي منهما منفرداً على إنجاز كل المهام التي تتطلبها عملية التنمية في مصر ، وفي ظروف الأزمات التي تعيشها مصر ، لا يمكن أن يعهد بقيادة عملية التنمية إلى السوق والقطاع الخاص ، ولا بد أن تكون تلك العملية من مسؤولية الدولة ، على أن يعمل السوق جنباً إلى جنب مع آلية التخطيط الاقتصادي . على أنه لكي يتحقق ذلك يجب معالجة عيوب التخطيط ، ونواحي الفشل والقصور في أجهزة الدولة والقطاع العام ، عن طريق إجراء التطوير المستمر للكوادر البشرية اللازمة لإعداد الخطط الاقتصادية لكي تتواءم مع التغيرات المستمرة في الاقتصاد الوطني ، وفي البيئة الدولية ، وكذلك التطوير المستمر في أجهزة الدولة الإدارية وتنقيتها من مظاهر الفساد الإداري ، وإضفاء الشفافية على أنشطتها ، مع ضرورة تطوير أساليب عمل القطاع العام . وإعادة هيكلته وتنظيمه لتأهيله لعملية المنافسة مع القطاع الخاص المحلي والأجنبي .

وفيما يلي النتائج التي توصلت إليها الدراسة :

النتائج الخاصة بمشروعات المشاركة بين الاستثمار العام والخاص :

● إن النتيجة الأولى التي تم التوصل إليها من الإطار النظري لهذه الدراسة هي إن دافع منظري الراسماليه (مدرسة النيوكلاسيكية في الاقتصاد) الى الدعوة الى تطبيق برنامج المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص على المستوى العالمي هو السعي الى فتح مجالات أمام استثمارات القطاع الخاص تتميز بارتفاع متوسط العائد على الاستثمار فيها عن المجالات الاستثمارية التقليدية (الزراعية والصناعية والخدمية) ، والتي يتجه متوسط العائد فيها الى الانخفاض مع مرور الزمن ، وهم بذلك يسعون الى إنقاذ الاقتصاد الراسمالي (العالمي والمحلى) من أزمتة الهيكلية أكثر من سعيهم لتفعيل قدرة الدول على إشباع الحاجات الأساسية وتوفير البنية الأساسية المقدمة بالحجم والجودة المطلوبة .

● قصور برنامج المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص - على النحو المطبق في مصر - عن تحقيق الأهداف المرجوة منه والمتمثلة في توفير الخدمات العامة والاجتماعية بالجودة والكمية المناسبة ولاسيما في تطوير البنية التحتية للاقتصاد المصري في فترة الدراسة ، والقصور سواء في حجم المشروعات المنفذة أو في القطاعات الاقتصادية التي تم العمل على تطويرها من خلال برنامج المشاركة .

● إن التجربة المصرية الخاصة بتنفيذ بعض مشروعات البنية الأساسية وفقا لنظام المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص والتي اتضح من خلالها لجوء الشريك الخاص ، المحلى أو الأجنبي ، إلى الحصول على التمويل اللازم لإنشاء واستيراد الأصول والمعدات والأجهزة بالعملة الأجنبية مما يؤدي إلى زيادة الطلب على العملات الأجنبية والضغط على السيولة المتاحة منها ومن ثم ارتفاع أسعار العملات الأجنبية في السوق المصري ، وهو ما يعتبر عبئا على السيولة الدولارية في السوق المصرفي المصري .

● يترتب على الاستنتاج السابق زيادة أعباء الاستيراد وتحويل الأرباح إلى الخارج بالعملات الأجنبية مما يؤدي إلى جعل هذه المشروعات سببا في حدوث عجز في الميزان التجاري وميزان المدفوعات ، ولاسيما في ظل عدم وجود شرط في التعاقد يحدد نسبة المكون المحلى اللازم للاستثمار في المشروع المتفق عليه بنظام المشاركة .

● إن طريقه تسجيل الالتزامات الاستثمارية الخاصة بمشروعات المشاركة في الموازنة العامة للدولة التي تعتمد على الأساس النقدي ، يترتب عليها إن حجم الالتزامات على الحكومة الناتجة عن تطبيق نموذج المشاركة لن تظهر بصورة صريحة في الموازنة العامة ، إذ يظهر فقط ما قد يتم دفعه بالفعل . وفي حاله اختلاف ما يتم دفعه خلال ألسنه المالية فان ذلك يؤدي الى عدم إظهار الالتزامات الحكومية والعجز في الموازنة والدين العام بصورة تعكس حجم هذه الالتزامات الحقيقية مما يضر بعملية أرقابه المالية وبسلامة الموقف المالي للمشروعات المنفذة بذلك الأسلوب وبالتالي عدم قدرة الحكومة على تقييم البرنامج بطريقة سليمة .

- تبين من خلال دراسة البرنامج المصري في المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص قيام الحكومة بتحمل العبء الأكبر من تمويل مشروعات المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص – بسبب العجز المزمن في الموازنة العامة للدولة - حيث تلجأ إلى المشاركة مع الاستثمار الخاص لتنفيذ المشروعات وفقا لهذا النظام .
- عدم التزام المستثمر الخاص في مشروعات المشاركة بالموصفات المعيارية الفنية في عملية الإنشاء والصيانة ، ويترتب على ذلك أنه عند استلام الحكومة للمشروع في نهاية فترة المشاركة يكون المشروع غير صالح للتشغيل ومن ثم لا يتحقق الهدف من إنشاء المشروعات المتعلقة بالبنية الأساسية وفقا لهذا النظام .
- إن التجربة المصرية في مشروعات المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص تؤكد على انه يعتمد نجاح مشروعات المشاركة على توافر برنامج تنموي شامل للاقتصاد القومي ، وكذلك يعتمد على متوسط الدخل الحقيقي للفرد .

النتائج الخاصة بقطاع النقل :

- تبين أن الأسباب في عدم نجاح مشروعات المشاركة في قطاع النقل في مصر تعود إلى مجموعه من الأسباب مثل عدم التوزيع الأمثل للمخاطر بين طرفي المشاركة ، وارتفاع الضرائب على الدخل في الاقتصاد والخاصة بقطاع النقل بصفة عامه ، وفي حالة قطاع الطرق حيث تبين أن الأسباب التي تساعد على عدم نجاح مشروعات المشاركة في الطرق لعدم التأكد من عائدات رسوم استخدام الطريق لعدم قبول مستخدم الطريق لمستويات عالية من الرسوم بالإضافة الى عدم التيقن من الأحجام المرورية المستقبلية المتوقعة .
- إن الاستفادة الكاملة من مزايا نماذج المشاركة في قطاع النقل للعمل على تطويره تقتضى تطبيق تحليل التكلفة /العائد (cost/ penefit) على تلك النماذج بحيث تحقق الغرض منها الذي يتمثل في خفض تكلفه توفير الخدمات المقدمة وتخفيف العبء على الموازنة العامة . إذ يتوقف الأمر على كيفية تطبيق النموذج ومراعاة حسابات التكلفة والعائد عن التطبيق . فالتجربة الدولية تشير الى أن معظم نماذج المشاركة وخاصة التي كانت تعتمد على الاستفادة من إمكانيات القطاع الخاص في الإدارة والتمويل والبناء كانت ذات اثار ايجابية على أداء قطاع النقل إذا تم مراعاة الضوابط المطلوبة . كما إن معظم المشاكل قد تظهر في حاله عدم مراعاة تلك الضوابط وفي حاله تقشى الفساد في المنظومة التي تتولى أداره نماذج المشاركة .
- عمل حسابات دقيقه حول تكلفه توفير خدمات قطاع النقل من خلال نموذج المشاركة ومقارنه ذلك بالبدائل المتاحة أمام الحكومة (كالاقتراض مثلا) ومن ثم اختيار البديل الأقل تكلفه .
- الشفافية في تحديد حجم المستحقات والأعباء المالية المرتبطة بمشروعات المشاركة ، حتى لا تصبح المشاركة طريقه لإخفاء المديونية العامة وما قد يترتب على ذلك من مشكلات عند حلول أجال تلك المستحقات.

- تبين من خلال الدراسة تركيز معظم المشروعات التي تمت بنظام المشاركة في قطاع النقل في القطاع الفرعي المطارات والموانئ البحرية على حساب المشروعات التي تم تنفيذها في القطاع الفرعي الطرق والسكك الحديدية ، وذلك على الرغم من الأهمية النسبية للقطاعين الأخيرين في تحسين معيشة المواطنين .
- تبين التركيز القطاعي والعدي في قطاعي النقل والاتصالات . وكانت نوعية العقود بين النوعين البناء والتملك والتشغيل (BOO) ، البناء والتشغيل ثم نقل الملكية (BOT) ، وكذلك عقود الإدارة .
- وبدراسة التطور النوعي لعقود المشاركة فقد تبين إن غالبية عقود المشاركة التي تمت في مصر تقع ضمن إطار العقود المرتبطة بالبيئة ، أي التي قد يكون لها تأثيرا بيئيا ، بالمخالفة للتوجه العالمي .
- إن قطاع المرافق هو القطاع الرائد في المشروعات الموضوعات تحت التنفيذ من جانب الحكومة ، يلي قطاع المرافق في الترتيب في المشروعات تحت التنفيذ قطاع الصحة في مجال إنشاء المستشفيات ، كما تبين أن كلا من قطاعات التعليم والطاقة والمشاءات العامة لم تحظى باهى نصيب في المشروعات تحت التنفيذ ؛ إما بالنسبة للمشروعات الجاري تحضيرها والتي توضح وضع برنامج المشاركة ضمن سلم أولويات الحكومة المستقبلي في تنمية القطاعات الاقتصادية المختلفة ، حيث بلغ عدد المشروعات التي تجرى حاليا دراستها من جانب الوحدة 26 مشروعا ، والتي تمثل تقريبا أربعه إضعاف المشروعات تحت التنفيذ وهو ما يمكننا من القول إن الحكومة تلقى بعبء تطوير البنية الأساسية لقطاعات الاقتصاد القومي على عاتق نظام المشاركة في الفترة المستقبلية .

ثانيا - التوصيات :

التوصيات الخاصة بتفعيل المشاركة بين الاستثمار العام والخاص :

إن التوصيات الخاصة بتفعيل المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص في الاقتصاد المصري ، تم توضيحها في الفصل الرابع من الدراسة والخاصة بالمقترح الخاص بتفعيل المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص في مصر والذي انتهت الدراسة إليه .

التوصيات الخاصة بقطاع النقل :

الارتفاع بمستوي كفاءة الشبكات الحالية لقطاع النقل من خلال تفعيل برنامج المشاركة - سواء في إنشاء مشروعات جديدة أو صيانة ورفع كفاءة المشروعات القائمة - وتحقيق أقصى استفادة ممكنة لصالح عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية وبما يفي المتطلبات المحلية للتوسع في شبكات النقل لتصل الى مناطق العمران والتنمية الجديدة .

تفعيل دور مشروعات المشاركة في إحداث نوع من التكامل بين شبكات الطرق والمطارات والسكك الحديدية والمواني البحرية والنهرية لتنشيط حركه السياحة والتجارة والارتفاع بمتطلبات اقامه مناطق اقتصاديه جديدة وبما يمثل نوع من أنواع حوافز جذب رؤوس الأموال اللازمة لأقامه المشروعات الجديدة في النشاط الاقتصادي الاجمالي .

نقل التجربة الدولية في المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص من خلال مواكبة التطور الحديث في مجال البنية الأساسية ، مثل الأخذ بأسلوب النقل متعدد الوسائط وما يتطلبه ذلك من توفير محطات وخدمات تداول البضائع والحاويات داخل المواني وخارجها ، ورفع كفاءة شبكه الطرق لتصبح الشبكة من نوع الطرق السريعة المتوفرة في معظم دول العالم وخاصة المتقدم منها high ways ، على أن يكون هناك تكامل بين خطط الأنشطة الاقتصادية وخطط التوسع في أنشطة النقل تجنباً للاختناقات .

- ❶ الاهتمام ببرامج الصيانة والتنسيق بين الجهات المؤله عن مشروعات استخدام الأراضي والجهات المسؤولة عن مشروعات النقل لتقليل الآثار السلبية الأخرى المرتبطة بالتداخل بين مشروعات استخدام الأراضي ومشروعات النقل .
- ❷ التركيز على البنية الأساسية لشبكات النقل الداخلي والتي تهتم القاعدة العريضة من المواطنين وما يترتب عليها من كفاءة وسهولة تقديم خدمات النقل الداخلي بصفة عامه وخدمات نقل الركاب بصفة خاصة .
- ❸ اتخاذ التدابير الكفيلة للارتفاع بمستويات تشغيل شبكات النقل الداخلي والربط بينها وبين شبكات النقل الدولي ، وكذلك للوفاء بمتطلبات النقل الدولي مثل نظم النقل الدولي ونظم النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط ونظم اللوجيستيات .
- ❹ تشجيع عمليات التكامل بين النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي للحد من المنافسة بينها وتقليل خسائر السكك الحديدية وكذلك إحداث نوع من التكامل بين النقل البري علي الطريق والنقل بالسكك الحديدية خاصة فيما يتعلق بإنشاء نقل البضائع بالمسافات الطويلة ولا سيما من خلال التحسينات العديدة التي أدخلت علي قطاع النقل البري علي الطرق في مجال تحسين الظروف .
- ❺ التكامل بين الأنشطة الصناعية ونشاط نقل البضائع في سلسله واحده تسمى سلسله اللوجيستيات logistics ، بمعنى النظر إلي نشاط النقل كجزء في شبكات الإنتاج والتوزيع ويكون الهدف هو تعظيم مخرجات السلسلة بالتركيز علي خفض تكاليف النقل .
- ❻ الاهتمام بسياسات النقل النظيف عن طريق الاهتمام بالمشروعات التي لها اثر بيئي محدود ، من خلال التوسع باستخدام وسائل النقل الأقل تلوثا للبيئة ، عن طريق التوسع في شبكه مترو الإنفاق بمدينة القاهرة والبدء في إنشاء مترو الإنفاق في مدينة الاسكندريه ، كذلك زيادة الأهمية النسبية للنقل بالسكك الحديدية في مجال نقل الركاب والبضائع باعتبار انه اقل تلوثا للبيئة من وسائل النقل البري الأخرى .
- ❼ إن الدعوة الى الخروج من الوادي الضيق إلي رحاب الصحراء الواسعة لمقابله الزيادة المضطردة في السكان ، يتطلب تنفيذ عددا من المشروعات العملاقة مثل مشروع توشكي ومشروع شرق التفريعة ومشاريع تنميه سيناء وهذه المشروعات أفرزت تحديات كبيره بالنسبة للبنية الأساسية لقطاع النقل ، فمن الضروري العمل على ربط هذه المناطق والمشروعات القومية بغيرها من المدن بشبكه من طرق ووسائل النقل الأخرى مثل خطوط السكك الحديدية وخطوط الطيران ، وبالتالي يساعد علي خلق فرص كبيره للتشغيل من خلال التشابكات القطاعية الأمامية والخلفية نتيجة لتوقع زيادة حجم الطلب علي خدمات النقل الأمر الذي يشجع القطاع الخاص علي الدخول في جانب العرض من خلال المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص .