

تطوير الموانئ لجلب الاستثمار في نشاط النقل البحري

Port development to attract investment in maritime transport activities

مفتاح سيدي محمد*، مخبر الدراسات الاستراتيجية والبحوث السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

sidimohammed.meftah@univ-tlemcen.dz

بسعيد مراد، مخبر الدراسات الاستراتيجية والبحوث السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

bessaidmorad@univ-tlemcen.dz

تاريخ إرسال المقال: 2024 /08 /16 تاريخ قبول المقال: 2025 /04 /30 تاريخ نشر المقال: 2025 /05 /13

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية تطوير الموانئ باعتبارها وسيلة فعالة لجذب الاستثمار في قطاع النقل البحري، نظراً للدور الحيوي الذي يلعبه هذا القطاع في دعم الاقتصاد الوطني. كما تسلط الضوء على الأساليب الحديثة التي اعتمدها العديد من الدول في هذا المجال، وعلى رأسها نموذج الشراكة المينائية بوصفه آلية مبتكرة للتعاون بين القطاعين العام والخاص، تُسهم في تحسين البنية التحتية للموانئ، وتحديث معدات الشحن والتفريغ، فضلاً عن تقديم خدمات لوجستية متكاملة تلبي متطلبات المستثمرين. وقد أدّى تبني نموذج الشراكة المينائية إلى تحوّل جوهري في بنية الموانئ، حيث أُعيد تنظيمها في شكل محطات متخصصة تُعرف بـ"النهائيات المينائية".

الكلمات المفتاحية: الاستثمار، النقل البحري، تطوير الموانئ، الشراكة المينائية، النهائيات المينائية

Abstract:

This study aims to highlight the importance of developing ports as an effective means of attracting investment in the maritime transport sector, given the vital role this sector plays in supporting the national economy. It also sheds light on the modern methods adopted by many countries in this field, particularly the port partnership model as an innovative mechanism for cooperation between the public and private sectors. This model contributes to improving port infrastructure, modernizing loading and unloading equipment, as well as providing integrated logistics services that meet the needs of investors. The adoption of the port partnership model has led to a fundamental transformation in the structure of ports, which have been reorganized into specialized terminals known as "port terminals."

Key words: Investment, Maritime transport, Port development, Port partnership, Port terminals.

المقدمة:

سعت مختلف دول العالم الساحلية إلى تعزيز الاستثمارات في قطاع النقل البحري، نظراً لدوره الهام والحيوي في تحقيق النمو الاقتصادي، ولأنه أداة رئيسية في التجارة الخارجية لما يتميز به من إمكانية حمل

كميات كبيرة ومتنوعة من البضاعة لمسافات طويلة والتكلفة المنخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، حيث أن 80% من حجم التجارة العالمية تنقلها السفن¹.

وباعتبار الموانئ العنصر الرئيسي في قطاع النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة للسفن، يتعين على الدول التي تسعى إلى جذب الاستثمارات في النقل البحري أن تقوم بتطوير موانئها لخلق الترويج لها، فبعدما كانت الموانئ تعتمد على موقعها الجغرافي والمميزات الطبيعية لجذب السفن إليها، أصبح هذا الأمر غير كافٍ بمفرده²، حيث أصبح المستثمر يهتم بالبنية التحتية والمنشآت الأساسية لهذه الموانئ إذا أراد الاستثمار في الأسطول البحري ومؤسسات النقل البحري³. في ظل هذه التحولات المتسارعة التي يعرفها قطاع النقل البحري الدولي، اتجهت العديد من الدول الساحلية إلى تبني خطط حديثة تهدف لتطوير موانئها، بما يتماشى مع المستجدات التقنية والتشغيلية الحديثة. ويعكس هذا المسار وعياً متزايداً بأهمية تعزيز تنافسية الموانئ باعتبارها آلية أساسية لجذب الاستثمارات وتحسين كفاءة سلاسل الإمداد العالمية.

من خلال ما سبق يمكننا طرح الإشكالية التالية: **ما هي الاستراتيجيات المثلى لتطوير الموانئ بما يعزز جذب الاستثمارات في نشاط النقل البحري ؟**

للإجابة عن هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهج الوصفي باعتباره الأنسب للدراسات القانونية، إضافة إلى المنهج المقارن في بعض الحالات للمقارنة بين مختلف التشريعات وتجارب الدول الرائدة في مجال تطوير الموانئ. وتم تقسيم هذا البحث إلى عنوانين رئيسيين، تطرقنا أولاً لماهية الاستثمار في نشاط النقل البحري وثانياً إلى أساليب تطوير الموانئ.

1- ماهية الاستثمار في نشاط النقل البحري:

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل العالمية نظراً لأهميته في دعم التجارة الدولية وتنمية اقتصاديات الدول، لذلك أصبحت جُل الدول التي تملك موانئ بحرية، تعمل على جذب الاستثمار في قطاع النقل البحري والعمل على تطويره.

سنحاول تسليط الضوء على مفهوم الاستثمار في نشاط النقل البحري ثم ننتقل إلى مناقشة أهمية هذا الاستثمار وواقعه في الجزائر.

1.1- مفهوم الاستثمار في النقل البحري:

إن الاستثمار في النقل البحري يتضمن عدة مصطلحات مهمة، والفهم الصحيح لهذه المصطلحات يشكل جزءاً أساسياً من فهم عملية الاستثمار في هذا النشاط، وبالتالي وجب علينا التطرق إلى تعريف الاستثمار وأنواعه ثم تعريف نشاط النقل البحري وأنواعه.

1.1.1- تعريف الاستثمار وأنواعه:

سنقوم بتعريف مصطلح الاستثمار من الناحية الاقتصادية والقانونية، ولكن قبل ذلك سنبدأ بتوضيح المعنى اللغوي، ثم بعدها نتطرق إلى أنواع الاستثمار.

أ. تعريف الإستثمار:

من الناحية اللغوية، كلمة الاستثمار هي مصدر الفعل اسْتَثْمَرَ يَسْتَثْمِرُ، وهو مشتق من اسم الثَّمَرِ⁵، ويقال أثمر الرجل في المال أي أكثره ونماه، ويقال أَثْمَرَ الشجر أي ظهر ثمره⁶، ويقال أيضا استثمر المال أي نماه و جعله يُثْمَرُ⁷.

أما التعريف الذي قدمه مجمع اللغة العربية للاستثمار يوضح كيف يمكن توظيف الأموال في الإنتاج بطرق مختلفة، فيكون إما بطريقة مباشرة بشراء المواد الأولية والآلات أو بطريقة غير مباشرة بشراء الأسهم والسندات⁸. أما في معجم لسان العرب لابن منظور عرف الاستثمار على أنه استخدام المال وتشغيله بقصد تحقيق عائد من هذا الاستخدام، مما يؤدي إلى زيادة المال ونموه على مدى الزمن⁹.

يعرف الاستثمار من وجهة نظر الاقتصاديين، على أنه عملية هادفة لتكوين رأس المال أو زيادته، وهو بالتالي يساهم في تعزيز الثروة المادية للبلاد، كما توجد مجموعة من التعريفات الاقتصادية المتعلقة بالاستثمار، فمنها ما يوضح أن الاستثمار هو عملية أساسية ومهمة تتطلب مشاركة نشطة من قبل الأفراد أو الجهات الاقتصادية لتحقيق أهداف مالية¹⁰. كما أن بعض التعريفات تشمل مفهوماً واسعاً للاستثمار من خلال وصف أهدافه المتمثلة في تكوين رأس المال واستخدامه بهدف تحقيق الربح وأساليبه التي يمكن أن تكون بطريقة مباشرة بشراء المواد الأولية والآلات أو بطريقة غير مباشرة بشراء¹¹. كما يعرف بأنه "استخدام الأموال في الإنتاج أو استخدامها لزيادة الدخل، كما يحدث في اقتناء الأسهم والسندات".

أما الاستثمار من الناحية القانونية، عرفه البعض بأنه: "تقديم الأموال المادية والمعنوية من شخص طبيعي أو معنوي للمساهمة المباشرة أو غير المباشرة في مشروع قائم أو سيتم إنشاؤه للقيام بنشاط اقتصادي ما خلال مدة معقولة من الزمن".

كما عرف بأنه: "إنجاز عملية بواسطة مساهمة في رأس المال، أي تخصيص دائم للأموال، لإنجاز مشروع ذو طابع اقتصادي يسمح للقائمين به بتقسيم الأرباح وتحمل الخسائر"¹².

ب. أنواع الاستثمار:

تتنوع الاستثمارات بناءً على المعايير المختلفة التي يمكن استخدامها لتقسيمها، حيث يمكن تصنيفها وفقاً لمعيار الجنسية إلى:

* **الاستثمار المحلي:** هو الاستثمار الذي يتم داخل الوطن بواسطة مستثمرين محليين في مشاريع محلية، دون نقل رأس المال أو المعرفة أو الأصول المادية أو المعنوية عبر الحدود¹³، وذلك في كافة أشكال الاستثمار، سواء كان مادياً أو مالياً¹⁴.

* **الاستثمار الأجنبي:** وهو أي استثمار يتم خارج الحدود الجغرافية لدولة المستثمر، ويتمثل معيار منح صفة الأجنبي للاستثمار في محل إقامة المستثمر بدلاً من جنسيته، حيث يُعتبر كل استثمار يتم في بلد ما من قبل

شخص غير مقيم أو يحمل جنسية أجنبية بأنه استثمار أجنبي، وتكون في الغالب مصحوبة بنية إعادة تحويل رأس المال والعائدات الناجمة عنه¹⁵.

أو تصنيفها وفقاً لمعيار أسلوب المشاركة في المشروع الاستثماري إلى:

* **الاستثمار غير المباشر:** هو الاستثمار الذي يأخذ شكل قرض خاص بحكومة أجنبية أو جهة عامة أو أفراد، أو قد يتخذ شكل الاكتتاب في صكوك تلك الهيئات و مشروعاتها، سواء كان ذلك عن طريق السندات ذات الفائدة الثابتة، أو عبر الأسهم، بشرط ألا يمتلك الأجانب من الأسهم ما يخولهم حق إدارة المشروع.

* **الاستثمار المباشر:** يُعرّف هذا النوع من الاستثمار بأن المستثمر الأجنبي، سواء كان شخصاً اعتبارياً أو طبيعياً يقوم باستثمار أمواله داخل الدولة المستضيف، حيث يمكن أن يمتلك المشروع الاستثماري بالكامل أو جزءاً منه، مع الاحتفاظ فيه بحق السيطرة والإدارة واتخاذ القرار¹⁶. ومن أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر الشركات متعددة الجنسيات، التي تسعى لتوسيع نشاطها في الخارج من خلال إنشاء فروع جديدة¹⁷، أو المشاركة مع رأس المال الوطني بنسبة تحدد وفقاً للقانون الداخلي للبلد المستضيف¹⁸.

2.1.1- تعريف النقل البحري وأنواعه:

أ. تعريف النقل البحري:

يُعرّف النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي يُضيف قيمة اقتصادية إلى السلعة المنقولة من خلال تحقيق المنفعة المكانية والزمنية. كما يُعد أيضاً نشاطاً توزيعياً بفضل دوره الأساسي في عملية التبادل التجاري وتوزيع السلع على المستوى المحلي والإقليمي والدولي، بالإضافة إلى ذلك، يُعتبر نشاطاً خدمياً لأنه يقدم خدمات نقل البضائع والركاب¹⁹.

النقل البحري هو ذلك النقل الذي يكون بين مينائين، حيث يتم تحميل البضائع والركاب في ميناء القيام و يتم تفريغ البضائع وإنزال الركاب في ميناء الوصول²⁰. ويمكن القوم أيضاً، هو النقل الذي يتم من خلاله نقل البضائع والركاب من مكان إلى آخر، باستخدام السفن أو أي وسيلة أخرى تسير عبر المياه²¹.

ب. أنواع النقل البحري:

للنقل البحري عدة أنواع تُستخدم لأغراض متنوعة، حيث يمكن تصنيف أنواع النقل البحري بناءً على نوع الخدمة إلى:

* **النقل البحري للركاب:** وهو النقل الذي يتم من خلاله نقل الأشخاص وأمتعتهم من ميناء إلى آخر عبر البحر، باستخدام سفن نقل الأشخاص، ويشمل الرحلات القصيرة والطويلة.

* **النقل البحري للبضائع:** هو النقل الذي يتم فيه نقل البضائع عبر البحر من ميناء إلى آخر باستخدام سفن نقل البضائع، تختلف هذه السفن حسب نوع البضائع المحمولة، مثل السفن المخصصة لنقل المواد الخطرة وسفن نقل الحاويات.

وأيضاً يتم التصنيف على حسب المسار إلى:

* **النقل البحري عبر الخطوط البحرية المنتظمة:** هو ممارسة نشاط النقل البحري للأشخاص والبضائع على مسارات بحرية محددة ومجدولة بانتظام بين موانئ معينة، حيث يلتزم الناقل البحري بجدول زمني ثابت وسعر ثابت يعلن عنه مسبقاً²².

* **النقل البحري عبر الخطوط البحرية غير المنتظمة:** هو النقل البحري الذي تكون فيه السفن غير ملزمة بخطط ملاحية معينة، بل تقوم برحلات بحرية بحثاً عن الحمولة من ميناء إلى آخر²³، أو السفن التي تحدد حركتها بناءً على الإيجار الذي يقدمه مجهزة السفينة، فسفينة شحن تابعة لهذا الخط، تقبل أن تذهب إلى أي ميناء يكون في مجال حركتها بشرط أن يضمن لها أنها ستقوم بشحن بضاعة²⁴.

2.1- أهمية الاستثمار في نشاط النقل البحري و واقعه في الجزائر:

تعتبر أهمية الاستثمار في نشاط النقل البحري تجسيدا للأهمية الكبرى التي يحتلها النقل البحري بشكل عام، فهو لا يقتصر على كونه وسيلة فعالة لنقل البضائع والأشخاص، بل يساهم بشكل كبير في تعزيز اقتصاد العالمي وتسهيل التجارة الدولية. لذا، فإن الاستثمار في هذا القطاع يمثل خطوة استراتيجية لضمان نمو وتطور اقتصاد الدول.

في هذا السياق، سنبدأ أولاً بالحديث عن الأهمية التي يحظى بها النقل البحري، ثم ننتقل إلى استعراض واقع الاستثمار في هذا النشاط في الجزائر لمعرفة مدى إدراك البلاد لأهمية النقل البحري وتشجيع الاستثمار فيه.

1.2.1- أهمية نشاط النقل البحري:

يعد النقل البحري أحد دعائم التنمية الاقتصادية للدول المتقدمة والنامية على حد سواء، إذ يساهم في تحسين ميزان المدفوعات، وذلك من خلال زيادة طاقة الدول التصديرية وكذلك من خلال تحقيق مزيد من العملات الصعبة في حالة تأجير هذه السفن لدولة أخرى²⁵، ويوفر فرص العمل المحلية، ويعزز نمو وازدهار المدن الساحلية²⁶.

يعد النقل البحري أداة رئيسية في التجارة الخارجية، لما يتمتع به هذا النشاط من الخصائص المميزة، كإمكانية النقل لمسافات طويلة والحمولة الكبيرة التي يمكن شحنها، فبعض السفن يمكن شحنها بحمولة تتجاوز 500000 طن، كما تعتبر تكلفة النقل البحري منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى²⁷، كما يُعتبر الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية الأساسية للتنمية وتطوير الواردات والصادرات بين مختلف الدول، فكلما تحسّنت وتطوّرت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ، زادت حركة التجارة بين دول العالم²⁸.

يساهم النقل البحري في دعم و تكميل القطاعات الاقتصادية الأخرى²⁹، كالقطاع الصناعي الذي يورده بالمواد الخام اللازمة للصناعات المختلفة، كما يساعده في تصدير المنتجات المصنعة إلى الأسواق العالمية. النقل البحري يدعم أيضا القطاع السياحي، فبواسطة السفن السياحية يتم نقل السياح بين الدول والمناطق المختلفة، وكذلك سفن النزهة وسفن المطاعم التي تقدم أنشطة ترفيهية متنوعة للركاب وتقديم وجبات فاخرة،

تلعب هذه السفن دوراً هاماً في جذب السياح وتحسين تجربة السفر والترفيه، وبالتالي تساهم في تعزيز قطاع السياحة وتوفير فرص اقتصادية جديدة.

2.2.1- حالة الاستثمار في نشاط النقل البحري في الجزائر:

الاستثمار في نشاط النقل البحري في الجزائر مر بمرحلتين أساسيتين، مرحلة احتكار الدولة لهذا النشاط منذ الاستقلال إلى غاية 1998، والذي كان احتكار قانوني بموجب الدستور والنصوص التشريعية والتنظيمية التي أصدرها المشرع الجزائري، خاصة القانون البحري، الذي نص صراحة على احتكار الدولة لنشاط النقل البحري بكافة أنواعه وكذلك الأنشطة المرتبطة به، كما تجسد احتكار الدولة الفعلي لمجال النقل البحري عن طريق إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، والتي كانت تُعدُّ المؤسسة الوحيدة المسؤولة عن نقل البضائع و تفرغها على مستوى الموانئ الجزائرية.

ثم تأتي مرحلة تحرير الاستثمار في نشاط النقل البحري، من خلال تعديل القانون البحري الجزائري، هذا التعديل ألغى الاحتكار الذي مارسه الدولة على نشاطات النقل البحري والنشاطات البحرية الأخرى والملاحة البحرية واحتفظت فقط بصفة الملكية العامة للنقل البحري باعتباره مرفق عام³⁰، حيث نصت المادة 571 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري على: "النقل البحري ملكية عامة و يمكن أن يكون موضوع امتياز"، هذا ما أكدته المادة 1-571 من خلال نصها على أن خدمات النقل البحري يمكن أن تستغل من قبل الأشخاص الطبيعيين من الجنسية الجزائرية، والمؤسسات العمومية الجزائرية، والأشخاص الاعتباريين الذين يخضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفن، والذين يقع مقر نشاطهم الرئيسي في الجزائر³¹.

كما أن قوانين الاستثمار الصادرة في ظل الإصلاحات الاقتصادية انطلقا من المرسوم التشريعي رقم 93-12 المتعلق بترقية الاستثمارات الملغى بالأمر رقم 01-03 المتعلق بتطوير الاستثمار، مروراً بالقانون رقم 16-09 إلى غاية قانون الاستثمار رقم 22-18، كلها ساهمت في تحرير الاستثمار في قطاع النقل البحري، بنصها على مبدأ حرية الاستثمار، أي حرية اختيار المستثمر القطاع الذي يريد الاستثمار فيه، و منحت هذه القوانين عدة امتيازات للمستثمر.

إن تحرير قطاع النقل البحري في الجزائر يعتبر في الأساس تحريراً قانونياً فقط، فلم نشهد أي استثمار للخواص على أرض الواقع، فعلى الرغم من تحرير الدولة الجزائرية للاستثمار في نشاط النقل البحري بموجب القانون البحري 98-05 وقوانين الاستثمار ومنحها العديد من الامتيازات للمستثمرين، إلا أن الواقع يشير إلى وجود عزوف عن الاستثمار في هذا القطاع في البلاد.

قد يعود غياب الاستثمارات في نشاط النقل البحري في الجزائر، رغم تشجيع الدولة، إلى الوضع الحالي للموانئ الجزائرية، فهذه الأخيرة تعد من الجيل الأول أو كما توصف بأنها موانئ تقليدية، فهي غير مطابقة للمواصفات الحديثة المطلوبة من قبل السفن الحديثة، وتعاني من نقص في التجهيزات والآليات المتطورة

لشحن وتفريغ البضائع بأسرع وقت ممكن وبتكلفة مناسبة، وكذلك ضعف التسيير المينائي والاحتكار الذي تشهده³².

2- أساليب تطوير الموانئ:

يُعد تطوير الموانئ عملية أساسية ومهمة لأي بلد يسعى لجذب الاستثمارات في مجال النقل البحري والمشاركة الفعالة في التجارة الدولية، حيث يهتم المستثمر بالبنية التحتية للميناء إذا أراض الاستثمار في الأسطول البحري وشركات النقل البحري³³. يتضمن هذا التطوير تحديث وتحسين البنية التحتية والمرافق المينائية، مثل توسيع طاقة الموانئ لاستيعاب السفن الكبيرة، والتعامل مع الضغوط الناتجة عن زيادة حجم مناولة البضائع من حيث الوقت والمكان، يشمل أيضاً تجهيز الموانئ بمعدات وتقنيات متطورة لعمليات الشحن والتفريغ، مما يقلل من زمن بقاء السفن في الميناء وبالتالي تقليل التكاليف، حيث يعد رُسو السفن لمدة أقصر في الميناء مؤشراً إيجابياً يدل على كفاءة الميناء وقدرته التنافسية التجارية³⁴، كما يشمل تطوير الموانئ أيضاً تقديم تسهيلات وخدمات متقدمة مثل التخزين والخدمات اللوجستية، دون أن ننسى التطور من حيث الإدارة والتسيير الذي يعتبر جزءاً أساسياً من تحسين الكفاءة والقدرة التنافسية للميناء.

فمثلاً تعد الصين وسنغافورة من بين الدول الأكثر جاذبية للاستثمارات في نشاط النقل البحري فالصين وحدها تملك ما مجموعه 6125 سفينة موزعة بين 3987 سفينة تحمل العلم الوطني، و2138 سفينة تحمل العلم الأجنبي، أما سنغافورة فتملك 513 سفينة تحمل العلم الوطني و 1214 سفينة تحمل العلم الأجنبي، وذلك بفضل موانئها المتطورة³⁵، ومن الأساليب الحديثة التي اعتمدتها هاتين الدولتين لتطوير موانئهما هو تحويلها إلى نهائيات مينائية واعتماد أسلوب الشراكة المينائية.

1.2- تحويل الموانئ إلى نهائيات مينائية:

تغير مفهوم تطور الموانئ حيث أصبحت هذا التطور يكون في البنية التحتية و المنشآت الأساسية لهذه الموانئ و تحويلها ما يوصف حالياً بـ 'النهائيات المينائية' أو 'بالمحطات المينائية'³⁶، حيث أن النهائيات المينائية تعد من المشاريع الحديثة التي وجدت واعتمدت لتطوير وترقية وتوسيع الموانئ. سنبدأ أولاً بتعريف المحطات المينائية، ثم ننتقل إلى دراسة تأثير هذه المحطات على تطور الميناء.

1.1.2- تعريف النهائيات المينائية:

منذ ظهور أول نهائي مينائي في القرن العشرين بميناء مرسيليا الفرنسية، ثم قيام بعض الدول بتطوير وإعادة هيكلة موانئها لتحويلها إلى نهائيات مينائية، لم تشهد هذه النهائيات تعريفاً قانونياً موحداً وواضحاً ودقيقاً سواء في الاتفاقيات الدولية أو في القوانين الوطنية، باستثناء القانون التونسي الذي أعطى تعريفاً واضحاً للنهائي المينائي أو المحطة المينائية كما سمته، على أنه جزء من الميناء مخصص لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والتخزين لأنواع معينة من البضائع أو الحاويات أو المجزورات، أو لاستقبال المسافرين والسياح، كما ذكر العناصر المكونة للمحطة المينائية و المتضمن المعدات المينائية اللازمة لعمليات الشحن و التفريغ و التخزين

المتصلة بالسفن و كذلك الأرصفة والمساحات المحاذية للرصيف المخصصة لتنفيذ جميع العمليات التي تسبق أو تلي شحن و تفريغ البضائع والحاويات، وكذلك صعود المسافرين و السيارات و نزولهم³⁷.

بالنسبة للمشرع الجزائري لم يتم إعطاء تعريف للنهائيات المينائية، كما أن القانون البحري الجزائري و لا القوانين المكمل له تضمنت عبارة 'محطة مينائية' و لا عبارة 'نهائي مينائي'. إلا أننا نجد أن المادة السابعة من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها³⁸، ذكر عبارة 'محطات الحاويات' بأن اعتبر هذه الأخيرة منشآت ضرورية متخصصة في المناولة.

في ظل التعارض في التعاريف القانونية، سواء على مستوى الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية، قدّم الفقه الفرنسي تعريفاً شاملاً للنهائيات المينائية (les terminaux portuaires) يحدد مفهومها من خلال دورها وموقعها في النظام اللوجستي والبحري³⁹. حيث عرفها البعض منهم على أنها المساحات أو المناطق التي تتجمع فيها الأنشطة المختلفة المتعلقة بالشحن والتفريغ وتخزين البضائع، والتي تمثل نقطة انتقال بين الوسائل البحرية والبرية للنقل، بحيث تكون مهياً ومزود بتجهيزات ومعدات متخصصة (الرافعات الجسرية، الرافعات، الجسور الأفقية للمناولة...)، يعهد بتسييره إلى مشغل متخصص، كما يمكن أن تكون مخصصة لنشاط تجاري معيّن (حاويات، حبوب، محروقات،...) ⁴⁰.

يمكن تصنيف النهائيات المينائية إلى عدة أنواع، وذلك حسب نوع البضاعة التي تتعامل معها فنجد مثلاً نهائيات الحبوب، نهائيات البترول، نهائيات الحاويات، هذه الأخيرة مخصصة للتعامل مع الحاويات وهي الأكثر انتشاراً وأهمية نظراً لأهمية نشاط الشحن والتفريغ للحاويات في التجارة العالمي، حيث تعد الحاويات وسيلة النقل الحديثة و الأمانة للبضاعة. وبناءً على حجمها وتخصصها، قد تضم رصيفاً واحداً أو أكثر وتوفر خدمات مساندة متنوعة⁴¹.

2.1.2- أثر النهائيات المينائية في تطور الموانئ:

إن النهائيات المينائية ساهمت بشكل كبير في تطوير الموانئ التقليدية، لما تحتويه على معدات و تجهيزات متطورة لعمليات شحن وتفريغ السفن، حيث أن مناولة البضائع بكفاءة و سرعة مرتبط بإنتاجيات الرافعات هذه الأخيرة تساهم مساهمة ملموسة في تمكين البضاعة من مغادرة الميناء بسرعة و تقليص بقاء السفينة في الميناء، ويعد تخفيض مدة المكوث في الميناء ضروري لتخفيض التكاليف و تعزيز التنافسية التجارية. كما يتم حالياً العمل على تطوير هذه النهائيات باستخدام الرقمنة و استخدام نظام المناولة المشغلة ذاتياً و المتحكم فيها عن بعد، و كذلك تجهيزه بالخدمات اللوجستية ذات صلة بالنقل البحري والبري⁴²، ويعد استخدام النهائيات المتخصصة وفقاً لنوع البضاعة، مثل نهائي الحاويات، ذو تأثير مهم على تطور الموانئ، فهي أكثر كفاءة من النهائيات المينائية متعددة الأغراض⁴³، هذا التخصص يتيح إنتاج مناطق ذات تنظيم لوجستي متكامل ومصممة بدقة عالية للتعامل بكفاءة مع أعداد هائلة من الحاويات بشكل يومي، مع ضمان السرعة والدقة في عمليات المناولة، مما يقلل من التكاليف ويحسن من الكفاءة التشغيلية للموانئ⁴⁴.

2.2- الشراكة المينائية كأسلوب لتطوير الموانئ:

خلال الخمسة و عشرون سنة الماضية أصبح شائعاً استخدام الشراكات بين القطاعين العام والخاص في مشاريع تطوير الموانئ ، ويشمل هذا التطوير البنية التحتية، والتشغيل، والصيانة، مع الاستفادة من المهارات المتخصصة، والابتكارات، والتقنيات الحديثة التي يمتلكها القطاع الخاص، بالإضافة إلى التمويل الذي يُعتبر مصدراً هاماً لتطوير الموانئ⁴⁵. وأكثر هذه الشراكات شيوعاً وضع اتفاق امتياز يتضمن عادة قيام الشراكة الخاصة بالاستثمار لتطوير الميناء أو إعادة تأهيله و تعقب ذلك فترة تشغيل يسترد خلالها المستثمرون الأموال التي استثمروها في البداية و يحققون أرباحاً⁴⁶. و يكون الشركاء الخواص الحاصلين على عقد الامتياز مسئولون عن عمليات المحطات النهائية و عن الاستثمارات ذات الصلة بها، مثل البنية الفوقية و المعدات و الرفعات و توسيع الرصيف⁴⁷. حيث يمثل الخواص شركاء رئيسيين في تطوير الموانئ و تنافسيتها⁴⁸. إن هذه الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ أصبح يطلق عليها الشراكة المينائية، هذه الأخيرة تعد نموذج حديث في مجال تطوير وإدارة الموانئ. إذ يعكس تطور هذا النموذج الحاجة إلى تحسين أداء الموانئ وزيادة كفاءتها بطرق تتجاوز النماذج التقليدية.

انطلاقاً من هذا، سنسلط الضوء أولاً على مفهوم الشراكة المينائية ثم نخرج إلى آثار الشراكة المينائية على تطوير الموانئ.

1.2.2- مفهوم الشراكة المينائية:

تعود أصول الشراكة المينائية إلى تطبيق واعتماد أسلوب الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ، حيث تُعد من الأساليب الحديثة التي تهدف إلى إشراك القطاع الخاص في تطوير وإدارة الموانئ، و يمكن تعريف الشراكة عام/خاص كونها عقد تبرمه الجهة الإدارية أو الحكومة (القطاع العام) مع شركة أو مؤسسة مستثمرة (القطاع الخاص) من أجل تمويل و إنشاء و تجهيز البنية التحتية و المرافق العامة للدولة و كذلك إدارتها و صيانتها طول مدة العقد. مع تحويل المشروع عند نهاية العقد إلى الدولة المانحة، وتطبق هذه الشراكة في مشاريع عديدة مثل الطرقات والموانئ والمطارات... الخ⁴⁹.

أما بالنسبة للشراكة المينائية انعدمت النصوص القانونية التي تعرفها، كما انه حتى من جانب الفقه القليل من تعرض لدراسة هذا المفهوم ومنهم من قال بأنها الشراكة بين السلطة المينائية والمشغلين الخواص بهدف إنجاز هدف إلى تطوير المرفق المينائي ولها عدة تطبيقات⁵⁰. ويمكن تعريف الشراكة المينائية من خلال الاستناد إلى مفهوم الشراكة عام/خاص، على أنها عقد يبرمه القطاع العام مع القطاع الخاص من أجل تطوير وتحسين البنية التحتية للموانئ، و كذلك توفير خدمات الإدارة والتسيير، أو يمكن القول أن الشراكة المينائية هي شكل أو نوع من أنواع الشراكة بين القطاع العام والخاص يتضمن الاستثمار في إدارة وتطوير وتحسين البنية التحتية للموانئ.

2.2.2- آثار الشراكة المينائية على تطوير الموانئ:

إن اعتماد الشراكة المينائية لعب دوراً كبيراً في تطوير الموانئ، حيث ساهم في تشييد النهايات المينائية وتجهيزها بأحدث التقنيات، وقد أدى ظهور هذه النهايات إلى تحسين كبير في أساليب التسيير المينائي، و كلاهما عنصرين من العناصر الاستراتيجية التي تأخذ بها الموانئ لتجلب إليها الاستثمار في قطاع النقل البحري.

فأمام عدم قدرة القطاع العام والممثل في السلطة المينائية على تطوير الموانئ لافتقارها للخبرة وفي بعض الأحيان إلى التموين، تم اللجوء إلى الشراكة مع القطاع الخاص من أجل تشييد النهايات المينائية، وذلك لامتلاكه المهارات المتخصصة و الابتكارات و التكنولوجيا الحديثة، كما يمتلك القدرات التمويلية الذي يعتبر مصدراً هاماً لتطوير الموانئ والتي تساعد على تقاسم المخاطر وتعزيز شبكة موانئ قوية تقدم خدمات لوجستية متكاملة ذات كفاءة عالية⁵¹ هذه الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ أصبح يطلق عليها الشراكة المينائية. إن اعتماد الشراكة المينائية في تسيير واستغلال النهايات المينائية راجع أيضاً إلى عدم نجاعة أساليب التسيير السابقة، وخاصة أسلوب التدخل المنفرد، الذي كان القطاع العام ممثلاً في السلطة المينائية محتكراً لمهمتي التسيير المينائي و ممارسة الأنشطة التجارية في آن واحد، بشكل لا يتيح للخواص إمكانية الاستثمار في النشاطات المينائية، هذا أثراً سلباً على مردودية هذه الموانئ.

إن اعتماد أسلوب الشراكة المينائية كنهج جديد لإدارة وتسيير الموانئ، أحدث تطوراً كبيراً في معالم التسيير المينائي، فبتدخل القطاع الخاص في إدارة واستغلال المرفق المينائي على أكمل وجه باستخدام أسلوب التدخل المختلط، تم تكريس مبدأ الفصل بين الوظائف التجارية والوظائف السيادية، حيث واصلت السلطات المينائية ممارسة الوظائف السيادية، مثل الأمن والسلامة والإشراف على الأنشطة البحرية، في حين تم السماح للقطاع الخاص بالاستثمار في بعض الأنشطة التجارية المينائية إما عن طريق الامتياز المينائي أو عن طريق التأجير، وهذا لمدة زمنية معينة⁵². فبوجود النهايات المينائية تم إعادة توزيع المهام بين السلطة المينائية و بين القطاع الخاص و الذي عرف بـ 'مشغل النهايات المينائية'، للدلالة على الوظيفة الممارسة على أرض هذه النهايات⁵³.

الخاتمة:

في الختام، يمكن القول أن النهايات المينائية تعتبر من المشاريع الحديثة التي وجدت واعتمدت لتطوير الموانئ، من خلال تحسين بنيتها التحتية وتعزيز قدرتها على التعامل مع حجم أكبر من الحركة التجارية، هذه النهايات المبتكرة لم تكن لتتحقق لولا اعتماد الشراكة المينائية، التي جمعت بين الخبرة الفنية والمالية للقطاع الخاص والدعم الاستراتيجي من القطاع العام. بفضل هذه الشراكة، استطاعت الموانئ أن تواكب التطورات التكنولوجية وتلبي متطلبات التجارة العالمية المتزايدة، مما ساهم في رفع كفاءتها التشغيلية وزيادة قدرتها التنافسية، مما يؤدي في النهاية إلى تعزيز التجارة البحرية والنمو الاقتصادي.

ومن أهم النتائج التي تم التوصل إليها:

- يُعد النقل البحري ركيزة أساسية لدفع عجلة النمو الاقتصادي وتعزيز حجم التجارة الخارجية، الأمر الذي يستدعي من الدول اعتماد استراتيجيات فعّالة لتحفيز الاستثمارات في هذا القطاع من خلال تحسين مناخ الأعمال وتعزيز تنافسية موانئها.

- إن تطوير البنية التحتية للموانئ وتحديث خدماتها أصبح عاملاً حاسماً في استقطاب الاستثمارات البحرية، خاصة في ظل اشتداد حدة التنافس بين الموانئ الإقليمية والعالمية.

- بينت الدراسة أن نماذج الشراكة المينائية بين القطاعين العام والخاص ساهمت بشكل ملموس في تحديث الموانئ من خلال بناء محطات متخصصة مزودة بتقنيات متطورة، وأدت إلى تحسين أساليب الإدارة المينائية، مما انعكس إيجاباً على كفاءة الأداء اللوجستي وزيادة القدرة التنافسية.

من خلال النتائج المتوصل إليها نقترح ما يلي:

1- تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع الموانئ، لإثبات فعاليتها في تحسين البنية التحتية للموانئ.

2- ضرورة تطوير التشريعات والأنظمة التي تنظم الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع الموانئ، بما يضمن وضوح الأدوار والمسؤوليات ويشجع الاستثمارات.

3- إجراء دراسات مقارنة بين نماذج الشراكة المينائية الناجحة في دول مختلفة، لاستخلاص أفضل الممارسات التي يمكن تطبيقها في السياق الوطني.

الهوامش:

¹. فريدة منور، واقع النقل البحري لنقل البضائع في الجزائر، الملتقى الوطني حول خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع و آفاق، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 10 فيفري 2022، ص 6.

². حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة الأغواط، المجلد 01، العدد 01، سنة 2015، ص 113.

³. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2014، منشورات الأمم المتحدة، ص 76، متاح على:

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2014_ar.pdf، آخر زيارة: 2023/05/10.

⁴. فريدة منور، المرجع السابق، ص 6.

⁵. حنان موشارة، محاضرات في مقياس نظام الإستثمار، موجهة لطلبة السنة أولى ماستر تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة قالمة، السنة الجامعية 2021/2020، ص 9.

6. أمينة بن عميرو، محاضرات في مقياس قانون الإستثمار، موجهة لطلبة السنة أولى ماستير تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة، ص4.
7. بسمة بوبشطولة، نظام الاستثمارات بين الضمانات القانونية والمعيقات التطبيقية، أطروحة دكتوراه في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة-1، 2023/2022، ص23.
8. صوفيان شعبان، ضمانات الاستثمار الأجنبي في الجزائر بين التشريع الداخلي والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون، تخصص قانون عام، كلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص11.
9. عبد الله عبد الكريم عبد الله، ضمانات الاستثمار في الدول العربية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008، ص18.
10. أمينة بن عميور، المرجع السابق، ص5.
11. عبد الله عبد الكريم عبد الله، المرجع السابق، ص19.
12. الطاهر زواكري وآخرون، الاستثمار الأجنبي في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة باتنة1، المجلد 01، عدد 3، 2014، ص 169.
13. عبد الله عبد الكريم عبد الله، المرجع السابق، ص19.
14. بسمة بوبشطولة، المرجع السابق، ص24.
15. برايم سليمان طالب، الضمانات التشريعية لحماية الاستثمار الأجنبي -دراسة مقارنة-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص27.
16. أمينة بن عميور، المرجع السابق ، ص14.
17. عبد الله عبد الكريم عبد الله، المرجع السابق، ص21.
18. رفيقة قصوري، النظام القانوني للاستثمار الأجنبي في البلدان النامية، أطروحة دكتوراه في العلوم القانونية، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الحاج لخضر بباتنة، 2011، ص34.
19. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003، ص39.
20. <https://www.unescwa.org/sd-glossary/international-sea-transport> آخر زيارة: 2023/05/10.
21. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، شركة جلال للطباعة والإسكندرية، الطبعة الثانية 2002، ص102.
22. هبة جفال، أحسن غربي، نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 53/08، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خشلة، المجلد 10، العدد 01، سنة 2023، ص526.
23. هبة جفال، أحسن غربي، نفس المرجع، ص527.
24. آسيا صخري معمري، دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2001، ص35.

²⁵. وفاء سلامة، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، جامعة طاهري محمد بشار، المجلد 5، العدد 1، 2019، ص 1030.

²⁶. علي حيوط وآخرون، دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني والأقاليم الساحلية دراسة حالة المملكة المتحدة، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، العدد 2، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، الجزائر، ص 149.

²⁷. سعيدة ولد لغواطي، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 2015، ص 84.

²⁸. سميرة إبراهيم أيوب، المرجع السابق، ص 37.

²⁹. سميرة إبراهيم أيوب، المرجع السابق، ص 1.

³⁰. للمزيد طالع، مهدي بشوش، الإستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة دكتوراه الطور الثالث (ل م د) في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، سنة 2021، من ص 21 إلى ص 24.

³¹. قانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل و يتم الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 47، صادرة في 27 جوان 1998.

³². فاطمة الزهراء محمد الشريف، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، المجلد 05، العدد 07، 2009، ص 172.

³³. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2013، منشورات الأمم المتحدة، ص 76، متاح على:

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2013_ar.pdf ، آخر زيارة: 2023/05/10.

³⁴. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2019، منشورات الأمم المتحدة، ص 56، متاح على:

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_ar.pdf ، آخر زيارة: 2023/05/10.

³⁵. إستعراض النقل البحري 2019، نفس المرجع، ص 43.

³⁶. فاطيمة الزهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص المعمق، جامعة وهران 2، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2016/2017، ص 7.

³⁷. فاطيمة الزهرة شريفة الماحي ، المرجع السابق، من ص 54 إلى ص 56.

³⁸. المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 2022/01/06.

³⁹. Nabil NADJIH, l'exploitation des terminaux portuaires marocains à l'heure de la

mondialisation des échanges, disponible sur : <http://www.institut-idef.org/L->

[EXPLOITATION-DES-TERMINAUX.html](http://www.institut-idef.org/L-EXPLOITATION-DES-TERMINAUX.html). Dernière visite : 10/05/2023.

⁴⁰. Axelle JOUVE, les terminaux à conteneurs portuaires, mémoire de Master 2 de droit maritime et des transports, université de Paul Cézanne, Aix-Marseille 3, 2007/2008 , page 14

⁴¹. <https://www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaire/ingenierie-des-transports/th14/conception-gestion-et-exploitation-des-ports-et-des-voies-navigables/42617210/ports-de-commerce-et-de-peche-c4640/infrastructures-des-terminaux-c4640niv10002.html> , Dernière visite : 10/05/2023.

⁴². مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2018، منشورات الأمم المتحدة، ص 81 و ص 91، متاح على: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ar.pdf ، آخر زيارة: 2023/05/10.

⁴³. باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ ومحطات الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط، بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال، 2015 ، ص 72.

⁴⁴. خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، المجلد 7، سنة 2022، ص 537.

⁴⁵. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2017، منشورات الأمم المتحدة، ص 84، متاح على: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2017_ar.pdf ، آخر زيارة: 2023/05/10.

⁴⁶. إستعراض النقل البحري 2013، المرجع السابق، ص 107.

⁴⁷. استعراض النقل البحري 2017، المرجع السابق، ص 85.

⁴⁸. استعراض النقل البحري 2017، المرجع السابق، ص 92.

⁴⁹. كريمة شايب باشا، سهام مسكر، أساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إطار إنجاز المشاريع العمومية، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية - المجلد 04 - العدد 02 - السنة 2019، ص 1622.

⁵⁰. فاطمة الزهرة شريفة الماحي فاطمة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، من ص 60 إلى ص 66.

⁵¹. ابو بكر احمد عثمان النعيمي، الأساليب الحديثة لمشاركة القطاع الخاص في تنفيذ البنية التحتية (عقود البوت B.O.T وعقود الشراكة PPP (دراسة تحميمية مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان الأردن، ص 333.

⁵². سارة جزار، يوسف بوالقمح، الشراكة المينائية كأسلوب جديد لتطوير التسيير التجاري في الموانئ البحرية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السابع، العدد الثاني، 2023، ص 535.

⁵⁷. اقتصاديات النقل البحري 2019، المرجع السابق، ص 59.